

**NACHRICHTEN
ÜBER INDUSTRIE,
HANDEL UND
VERKEHR AUS DEM
STATISTISCHEN...**

Austria. Handels-Ministerium.
Statistisches Dept

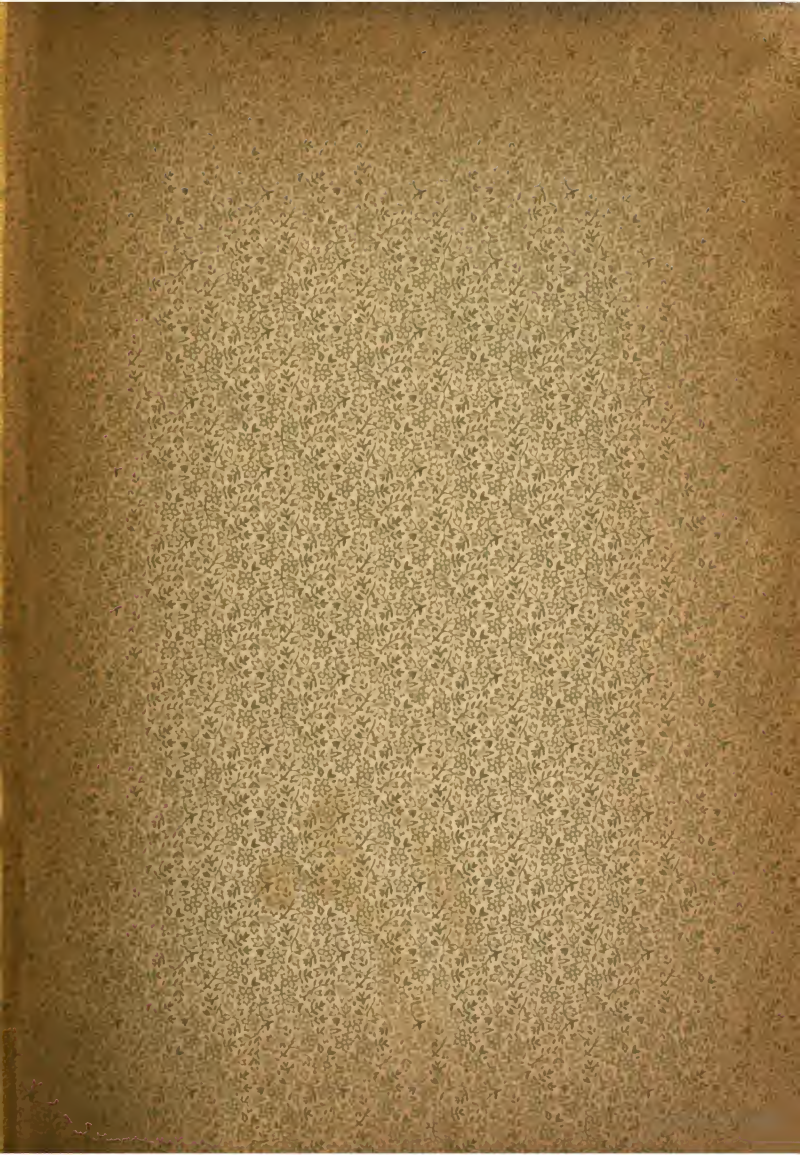


382

Au 71
2

Columbia University
in the City of New York
Library





Nachrichten

über

Industrie, Handel und Verkehr

aus dem

Statistischen Departement

im

^{Austria}
K. K.-Handels-Ministerium.

II. Band.

Wien, 1873.

Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

In Commission bei Ferd. Meyer.

Tuchlauben Nr. 26

Mittheilungen
der
k. und k. österreichisch-ungarischen
Consulats-Behörden.

Zusammengestellt

vom

Statistischen Departement

im

K. K. Handels-Ministerium.

I. Jahrgang.

Wien, 1873.

Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

	Seite
Köln (Industrieverhältnisse — Gründung neuer Actiengesellschaften — Entwicklung des Kohlenbergbaues — Flachsbau — Glasfabrikation — Marmorindustrie — Tapetenfabrikation — Herstellung von Dampfchocolade, Bonbons und Zuckerwaaren aller Art — Eisenbahnprojecte)	16
— (Handel, Industrie und Verkehrswesen von Rheinland-Westphalen)	33, 65

Sachsen.

Leipzig (Neujahrmesse 1873)	67
— (Handels- und Industrieverhältnisse des Königreichs Sachsen im Jahre 1871)	121
— (Ostermesse 1873)	185
— (Michaelismesse 1873)	345

Württemberg.

Stuttgart (Landwirthschaftliche Verhältnisse von Württemberg)	38
---	----

VI. Frankreich.

Cette (Handelsverkehr im Jahre 1872)	93
Nizza (Handelsverkehr im Jahre 1872)	137
Marseille (Schiffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1872)	132

VII. Grossbritannien und Irland.

Akyab (Schiffahrt und Handel im Jahre 1872)	150
Bassin (Handelsverkehr im Jahre 1872)	246
Cardiff (Handels- und Schiffahrtsverkehr im Jahre 1871)	281
London (Verkehr österreichisch-ungarischer Handelsschiffe in den Häfen Grossbritanniens während des Jahrs 1872)	92
— (Industrie- und Handelsverhältnisse von Grossbritannien im Jahre 1872)	350
Malta (Handel und Schiffahrt im Jahre 1871)	20
— (Handel und Schiffahrt im Jahre 1872)	158
Melbourne (Handels- und Schiffahrtsverkehr der Colonie Victoria im Jahre 1872)	342
Montreal (Handels- und Verkehrsverhältnisse von Canada im Jahre 1872)	303
St. Helena (Schiffahrtsbewegung im Jahre 1872)	40
Sydney (Volkswirthschaftliche Verhältnisse der Colonie Neu-Südwaales)	261

VIII. Guatemala.

Guatemala (Allgemeine Verhältnisse der Republik Guatemala)	264
--	-----

IX. Japan.

Yokohama (Ausfuhr von japanesischen Seidenraupeneiern im Jahre 1871)	30
— (Der Handel von Japan)	110

X. Italien.

Civitavecchia (Schiffahrtsverkehr im Jahre 1872)	220
Palermo (Gegenwärtige Verhältnisse des Hafens)	24
— (Schiffahrtsverkehr in den Häfen Siciliens während des Jahrs 1872)	139
Venedig (Schiffahrts- und Waarenverkehr zwischen Venedig und Alexandrien)	69

XI. Niederlande.

Amsterdam (Handels- und Schiffahrtsverkehr der Niederlande im Jahre 1872)	292
Batavia (Volkswirtschaftliche Verhältnisse der niederländischen Besitzungen in Ostindien)	304
	836, 370

XII. Rumänien.

Galatz (Schiffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1872)	227
Jassy (Oesterreichisch-ungarischer Holzhandel in der Moldau)	199
Turn-Severin (Handelsverkehr im Jahre 1872)	300

XIII. Russland.

Moskau (Die russische Handelsmarine)	42
Odessa (Handels- und Schiffahrtsverkehr im Jahre 1872)	323
St. Petersburg (Handel im Jahre 1872)	222
Reval (Hafenbewegung und Waarenverkehr im Jahre 1872)	70

XIV. Schweden und Norwegen.

Bergen (Die Fischerei in Lofoten [Nordland])	164
— (Handel im Jahre 1872)	198
Stockholm (Handel im Jahre 1872)	299

XV. Schweiz.

St. Gallen (Getreidehandel der Schweiz — Ernteergebnisse im Canton St. Gallen 1872)	96
Zürich (Volkswirtschaftliche Verhältnisse der Schweiz im Jahre 1872)	313

XVI. Spanien.

Almeria (Volkswirtschaftliche Verhältnisse der Provinz Almeria im Jahre 1872)	369
Barcelona (Verhältnisse des Holzhandels in Spanien)	25
Cadix (Schiffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1872)	98
Havana (Handels- und Schiffahrtsverkehr im Jahre 1871)	76
St. John's Porto-Rico (Handel und Schiffahrt im Jahre 1871)	142
Tarragona (Handelsverkehr im Jahre 1872)	299

XVII. Tripolis.

Tripolis (Schiffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1872)	148
--	-----

XVIII. Tunis.

Tunis (Zur Statistik der Regentschaft Tunis)	59, 78
--	--------

XIX. Türkei.

Chio (Schiffahrt und Handel von Tschesme [Chio] im Jahre 1872)	302
Rustschuk (Handelsverhältnisse im Jahre 1871 — Vermehrung der Einfuhr, insbesondere von Zucker, Leder und Holz aus Oesterreich-Ungarn — beabsichtigte Gründung einer Filiale der Oesterreichisch-ottomanischen Bank — Ausbeutung der Balkan-Kohle)	50

	Seite
Scutari (Handels- und Schiffahrtsverhältnisse des Bezirkes von Scutari, mit besonderer Berücksichtigung des Jahrs 1871)	50
Smyrna (Schiffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1872)	166
Trapezunt (Handel von Täbris)	99
Tuitscha (Handel und Schiffahrt im Jahre 1871)	74
Widdin (Getreideernte im Sandschak von Widdin im Jahre 1872)	58

XX. Vereinigte Staaten von Amerika.

Baltimore (Schiffahrt und Handel im Jahre 1872)	174
Cincinnati (Handelsverhältnisse im Jahre 1871)	143
Richmond (Volkswirtschaftliche Verhältnisse des Staates Virginia im Jahre 1872)	244
San Francisco (Volkswirtschaftliche Verhältnisse von Californien, mit besonderer Berücksichtigung des Jahrs 1871)	175, 205

Uebersicht der k. und k. österreichisch-ungarischen Consular- Aemter in sämmtlichen fremden Staaten.

(Richtiggestellt bis Ende Januar 1873.)

Argentina.

Consulat in Buenos Ayres, Max Ritter v. Hoffer-Hoffenfels, Legationsrath, Geschäfts-
träger und Generalconsul. Jakob Paravicini, Consul.

Belgien.

Consulat in Brüssel, Raphael Bauer, Consul.
" " Antwerpen, Hermann Kreglinger, Consul.
" " Lüttich, Joseph Begasse, Consul.
" " Gent, Constantin Verhaeghe, Consul.

Brasilien.

Generalconsulat in Rio de Janeiro, Karl Wilhelm Gross, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Bahia, C. Th. Stade, Consul.
" " Pernambuco, José Baron de Livramento, Consul.
Viceconsulat in Ceará (Fortaleza), Severino Ribeiro de Cunha, Viceconsul.
" " Maranhao, José Ferreira da Silva, Viceconsul.
" " Maroim, Adolf Lané, Viceconsul.
" " Rio Grande do Sul, Otto Ewald, Viceconsul.

Dependenz:

Consularagentie in Porto Alegre, Edmund Teltcher, Consularagent.
Viceconsulat in Santos, Karl Budich, Viceconsul.
" " Belem di Pará, F. Joaquim Fernandes, Viceconsul.

Chili.

Generalconsulat in Valparaiso, Johann Sosat, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Copiapo-Caldera, Karl Becker, Consul.
" " Valdivia-Corral, Eduard Prochelle, Consul.
" " Coquimbo (unbesetzt).

(Die k. und k. Consularämter in den Republiken Chili, Peru und Uruguay unterstehen der k. und k. Gesandtschaft in Rio de Janeiro; jene in den Vereinigten Staaten von Columbien, sowie in den Republiken Costa Rica, Guatemala, Honduras, San Salvador, Venezuela, auf Haiti und S. Domingo und in Hawaii (Sandwich-Inseln) unterstehen der k. und k. Gesandtschaft in Washington.)

China und Japan.

Generalconsulat in Shanghai, Heinrich Calice, Ministerresident und Generalconsul.

(Die übrige Consularvertretung in China und Japan ist vorläufig den königlich-englischen Acting-Consuls daselbst übertragen.)

Columbien.

(Vereinigte Staaten.)

Consulat in Panama, Ignaz Fürth, Consul.

„ „ Barranquilla, August Strunz, Consul.

„ „ Guayaquil, Theodor Simon, Consul.

„ „ Bogota (unbesetzt).

Costa Rica.

Consulat in San José, Georg André, Consul.

Dänemark.

Generalconsulat in Kopenhagen, Jofann Hansen, Consul und Leiter des Generalconsulates.

Ueberseeische Besetzung:

Consulat in St. Thomas (West-Indien), Francesco Fontana, Consul.

Deutsches Reich.

I. Baden.

Consulat in Mannheim, Theodor Gärtner, Consul.

II. Bremen.

Generalconsulat in Bremen, Ludwig Gottfried Dyes, Generalconsul.

III. Hamburg.

Generalconsulat in Hamburg, C. F. Baron Westenholz, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Altona, G. H. Sieveking, Viceconsul.

„ „ Harburg, F. Beste, Viceconsul.

Consularagentie in Cuxhaven, F. E. Glocke, Consularagent.

„ „ Geestemünde, Hermann Beurmann, Consularagent.

IV. Hessen.

Generalconsulat in Darmstadt (unbesetzt).

V. Lübeck.

Consulat in Lübeck, J. Fehling, Consul.

VI. Preussen.

Consulat in Berlin (unbesetzt).

„ „ Danzig, Karl Dragoritsch, Generalconsul ad pers.

„ „ Königsberg, Christ. Lud. Oehlmann, Consul.

„ „ Stettin, Eduard Lübecke, Consul.

U n t e r g e o r d n e t e s A m t :

Consularagentie in Swinemünde, Heinrich Adermann, Consularagent.

Generaleonsulat in Frankfurt a. M., Karl W. Baron v. Rothschild, Generalconsul.

Consulat in Leer, Hermann J. Klopp, Consul.

Consularagentie in Kiel, Ferdinand Mohr, Consularagent.

Generalconsulat in Köln, Eduard Oppenheim, Generalconsul.

Consulat in Breslau, Dr. Philipp Isaak Kohn, Consul.

VII. Sachsen.

Generalconsulat in Leipzig, Joseph Ritter v. Gröner, Ministerialrath und Generalconsul.

VIII. Württemberg.

Consulat in Stuttgart, Theodor Dreifuss, Consul.

Frankreich und Algerien.

Generalconsulat in Paris, Gustav Baron v. Rothschild, Generaleonsul. — Dr. Leopold Walcher v. Moltheim, Generaleonsul-Stellvertreter (zugleich Commerzkanzlei-Director der Botschaft daselbst).

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

Consulat in Dünkirchen, Numa Plaideau, Consul.

Viceconsulat in Calais, Jacques Vendroux, Viceconsul.

„ „ Boulogne sur Mer, Achilles Adam junior, Viceconsul.

Consulat in Nantes, Peter Tristan Briandeau, Consul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

Consularagentie in Brest, Louis de Kerjégu, Consularagent.

„ „ Lorient, August Joh. Guizille, prov. Consularagent.

Consulat in Havre de Grace, Stephan Trotteux, Consul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

Consularagentie in Caen, F. F. Deboislambert, prov. Consularagent.

„ „ Cherbourg, Leon Manger, Consularagent.

„ „ Dieppe, Ed. Dav. Th. Bunel, prov. Consularagent.

„ „ Fécamp, Augustin Leborgue, Consularagent.

„ „ S. Malo, Franz G. Boismenu, Consularagent.

„ „ Honfleur, J. Fed. Thüss, prov. Consularagent.

„ „ Rouen, Prosper Pimont, prov. Consularagent.

„ „ S. Valery en Eaux, P. A. Leseigneur, prov. Consularagent.

„ „ S. Valery en Somme, Silvain Vapenr, prov. Consularagent.

Consulat in Bordeaux, Armand Lalande, Consul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

Viceconsulat in Bayonne, Salomon See-Rodrigues, Viceconsul.

Consularagentie in La Rochelle, Peter G. Amiraud, prov. Consularagent.

Generalconsulat in Marseille, Anton Maurig Ritter v. Sarnfeld, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Lyon, Marius Cote, Consul.
" " Cette, Karl Scheydt, Consul.
" " Nizza, Septim. Neptaly Avigdor, Consul.
Viceconsulat in Bastia, Joseph Valery, Viceconsul.
" " Toulon, J. B. Jouve, Viceconsul.
Consularagentie in Port de Bouc, Leon Vidal, Consularagent.

Ueberseeische Besitzungen:

Generalconsulat in Algier, Johann Ghezzi, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Bona, Cölestin Bourgoïn, Viceconsul.
" " Oran, Stephan Sgiteovich, Viceconsul.
Consularagentie in Bougie, Pedro de Alcantara Casa de Beig, Consularagent.
" " Mostaganem, Anton Pizzoli, Consularagent.
" " Philippeville, Tranq. Alby, prov. Consularagent.

Consulat in Saigon, Ferdinand Sörnsen, Consul.

Griechenland.

Consulat in Syra, Joseph Dubravcich, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Nauplia, Bonifaz Bonafin, Viceconsul.
" " Piräus, Fortunat Ivich, Consul ad pers.
Consularagentie in Chalkis (unbesetzt).
" " Milo (unbesetzt).
" " Santorino (unbesetzt).
" " Zea (unbesetzt).
" " Skyatos (unbesetzt).

Consulat in Patras, Joseph Dworżak Ritter v. Walden, Generalconsul ad pers.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Calamata, Franz Portelli, Viceconsul.
Consularagentie in Chitris und Scardamuta (unbesetzt).
" " Pyrgos, Johann Ghika, Viceconsul ad pers.
" " Zimora (unbesetzt).
" " Missolunghi (unbesetzt).

Consulat in Corfu, Georg v. Martyrt, Generalconsul ad pers.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Zante, Karl Moretti, Viceconsul.
Consularagentie in Cefalonia, Georg Sava, Viceconsul ad pers.
" " Cerigo, Anton Cavallini, Consularagent.
" " Sta. Maura, Peter Bratic, Consularagent.

Grossbritannien und Colonien.

Generalconsulat in London, Anton Baron v. Rothschild, Generalconsul. — Ignaz Ritter v. Schäffer, Ministerialrath, Generalconsul-Stellvertreter (zugleich Commerzkanzlei-Director der Botschaft daselbst).

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Portsmouth, A. L. van den Bergh jun., Gerent.
Consularagentie in Ramsgate, Heinrich Blyth Hammond, Consularagent.
" " Yarmouth, Thomas Small, Consularagent.

Generalconsulat in Liverpool, Dr. Ferdinand Krapf, Ritter v. Liverhof, Generalconsul

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Cardiff-Newport, Heinrich Kohen, Consul.

Dependenzen:

Viceconsulat in Bristol, Charles Hill, Viceconsul.
" " Gloucester, John Soper, Viceconsul.
" " Falmouth, William Broad, Viceconsul.
" " Plymouth, William F. Collier, Viceconsul.
" " Swansea, Tom. P. Richards, Viceconsul.
" " Newport-Mon, A. Homfray, Viceconsul.
Consularagentie in Milford, T. T. Jackson, Consularagent.
" " Dartmouth, R. Hingston, Consularagent.
" " Penzance, William Dawies Mathews, Consularagent.
" " St. Mary, John Banfield, Consularagent.
Consulat in Cork und Queenstown, Franz Michelli, Consul.
Viceconsulat in Hull, Johann Thompson, Viceconsul.
" " Birmingham, Eduard Gem, Viceconsul.
" " Dublin, Richard Welsch, Viceconsul.
" " Manchester, Julius Sichel, Viceconsul.
" " Northshields und Newcastle, Heinrich Ansen Britgman, Viceconsul.
" " Glasgow, James Galbraith, Viceconsul.
" " Edinburg und Leith, Georg Worms, Consul.
Consularagentie in Waterford, Joseph Strangmann, Consularagent.
" " Limerik, Robert Ryan, Consularagent.
" " Sligo (unbesetzt).
" " Belfast, Ugo Andrews, Consularagent.
" " Londonderry, J. O. Neil, Consularagent.

Ueberseeische Besitzungen:

Consulat in Malta, Ignaz Kohen, Consul.
" " Gibraltar, Richard Cowell, Consul.
" " Sierra Leona, Colin Th. Rosenbusch, Gerent.
" " St. Helena, Nathanael Salomonson, Consul.
" " Port Elizabeth, Nathanael Adler, Consul.
" " Captown, William Anderson, Consul.
" " Port Louis, W. H. B. Wilson, Consul.
Generalconsulat in Bombay, Johannes Brandenburg, Gerent.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

- Consulat in Calcutta, Heinrich Reinhold, Consul.
" „ Colombo (auf Ceylon), Friedrich W. Schultze, Consul.

D e p e n d e n z :

Consularagentie in Point de Galle, Patrick Gordon Spence, Consularagent.

- Viceconsulat in Aden, Richard Brenner, Viceconsul.
Consularagentie in Madras, Robert Campbell, Consularagent.

- Consulat in Bassein, Rudolf Ziegler, Consul.
" „ Akyab, P. D. Stange, Consul.
" „ Rangoon, C. F. Overbeck, Consul.
" „ Penang, Rütger Klünder, Consul.
" „ Singapore, Alexander Conighi, Consul.
Generalconsulat in Hongkong, Gustav Ritter v. Overbeck, Generalkonsul.
Consulat in Sidney, Rudolf Kummerer, Consul.
" „ Melbourne, Emil Thoneman, Consul.
" „ Montreal, Eduard Schultze, Consul.
" „ Halifax, William Cuuard, Consul.
" „ Belize, Alfred Seaman-Kindred, Consul.
" „ Quebeck (unbesetzt).
" „ St. Johns (unbesetzt).
" „ Kingston (Jamaica), Johann Dieckmann, Consul.

G u a t e m a l a .

Consulat in Guatemala, Edmund Lelinhoff, Consul.

H a i t i .

Consulat in Port au Prince, Emil Simmonds, Consul.

H a w a i i .

Consulat in Honolulu, Dr. E. Hoffmann, Consul.

H o n d u r a s .

Consulat in Amapala, P. Juhl, Gerent.

I t a l i e n .

- Generalconsulat in Venedig, Friedrich v. Pilat, Legationsrath und Generalkonsul.
Consulat in Ancona, Franz Graf Ferretti, Consul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

- Viceconsulat in Ravenna, Omer Runcaldier, Viceconsul.
" „ Fermo, Nikolaus Graf Savini, Viceconsul.
Consularagentie in Rimini, Nikolaus Ghetti, Consularagent.
" „ Sinigaglia, Raphael Mateucci, Consularagent.

- Consulat in Bologna, Marchese Francesco Albergati, Consul.
" „ Bari, Robert Ritter v. Asten, Consul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

- Viceconsulat in Brindisi, Theodor Drasinov, Viceconsul.
" " Barletta, Peter Parlender, Viceconsul.
" " Molfetta, Ignaz Fontana, Viceconsul.
Consularagentie in Gallipoli, Franz de Lucca, Consularagent.
" " Pescara, Giustino Farina, Consularagent.
" " Taranto, Thomas Guardone, Consularagent.
-

Generalconsulat in Palermo, Ignaz Florio, Generalconsul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

- Viceconsulat in Catania, Tomaselli Alfio Scutto, Viceconsul.
" " Girgenti, Eduard Granet, Viceconsul.
" " Messina, Anton Flerca, Viceconsul.
" " Trapani, Joseph d'Ali, Viceconsul.
" " Siracusa, Francesco Belfiore, Viceconsul.
" " Terranova, Santi Gioffrè, Viceconsul.
Consularagentie in Lipari, Angelo Pajno, Consularagent.
" " Milazzo, Basil Ant. Zirilli, Consularagent.
" " Sciacca, Karl Dimisso, Consularagent.
-

Generalconsulat in Neapel, Natale di Sorvillo, Generalconsul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

- Viceconsulat in Castellamare d'Itabia, Franz Storace, Viceconsul.
Consularagentie in Catanzaro, Emanuel Grimaldi, Consularagent.
" " Gaëta, Philipp Matterazzo, Consularagent.
-

Consulat in Livorno, Cesare Bulizza, Consul.

U n t e r g e o r d n e t e s A m t :

Viceconsulat in Porto Longone, Santi Scotto, Viceconsul.

Generalconsulat in Genua, Franz R. v. Soretic, Generalconsul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

- Consulat in Cagliari, Jakob Saggiante, Consul.
Viceconsulat in Savona, Sebastian Ricci, Viceconsul.
" " Spezia, Robert Angeli, Viceconsul.
Consularagentie in Carloforte, Dr. Franz de Plaisant, Consularagent.
" " Sassari, Emil Brusca, Consularagent.
" " Castelsardo, } Anton Verre, Consularagent.
" " Terranova, }
" " Isola della Maddalena, Peter Susini, Consularagent.
-

Consulat in Mailand, Eugen Freiherr v. Cantoni, Consul.

Consulat in Civitavecchia, Lorenz d'Ardia, Consul.

Marokko.

Generalagentie in Tanger, John Drumond Hay, Generalagent.

Untergeordnetes Amt:

Consulat in Tanger, Dr. Max Schmid, Consul.

Dependenzen:

- Consularagentie in Larache, Isak Anselm, Consularagent.
" " Mogador, J. A. Elmalek, prov. Consularagent.
" " Rabat, Joseph Benator, Consularagent.
" " Saffy, Friedrich Kellner, Consularagent.
" " Mazagan, Christoph George, Consularagent.
" " Tetuan (unbesetzt).
" " Casablanca, Jean Lapeen, Consularagent.

Monaco.

Consulat in Monaco, Septim. Nephtaly Avigdor, Consul.

Niederlande.

Consulat in Amsterdam, Joseph Haupt, Consul.

Untergeordnete Aemter:

- Viceconsulat in Vlessingen, Louis Groof, Viceconsul.
" " Helveltsluis, D. Mair, Viceconsul.
" " Nieuwe-Diep, Kaspar Dietrich Zurmühlen, Viceconsul.
" " Rotterdam, Hendrick van Vollenhoven, Viceconsul.

Uebersseeische Besetzung:

Consulat in Batavia (Java), Ambrosius J. W. van Delden, Generalconsul und Leiter des Consulates.

Untergeordnetes Amt:

Consularagentie in Surabaya, Thomas Laer, Consularagent.

Nord-Amerika.

(Vereinigte Staaten.)

Generalconsulat in New-York, Theodor A. Havemeyer, Generalconsul.

Consulat in Cincinnati, Otto M. Adae, Gerent.

- " " St. Louis, Robert Barth, Consul.
" " Chicago, Robert Schnitzler, Consul.
" " Milwaukee, Moriz v. Baumbach, Consul.
" " Louisville, Theodor Schwarz, Consul.
" " New-Orleans, Adolf Bader, Consul.
" " Mobile, A. M. Schoenjahn, Consul.
" " Galveston, Julius Kaufmann, Consul.
" " S. Francisco, Gustav Mücke, Consul.
" " Richmond, Fr. W. Hanewinkel, Consul.
" " Baltimore, J. D. Kremelberg, Consul.
" " Philadelphia, L. Westergaard, Consul.

- Viceconsulat in Boston, J. H. Gossler, Viceconsul.
" " Appalachicola, J. M. Wright, Viceconsul.
" " Norfolk (unbesetzt).
" " Charleston, Heinrich Mayer, Gerent.
" " Savannah, Andreas Low, Viceconsul.

Persien.

Consulat in Teheran (unbesetzt).

Peru.

Generalconsulat in Lima, Christian Krüger, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

- Consulat in Arequipa-Islay, Robert Reinecke, Consul.
" " Taena-Arica, Wilhelm Hellmann, Consul.
" " Iquique, C. H. Dreier, Consul.
Viceconsulat in Callao, Wilhelm Fernau, Viceconsul.

Portugal.

Generalconsulat in Lissabon, Karl Krus, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

- Consularagentie in Setubal, Johann Torlades O. Neil, Consularagent.
" " in Lagos, Ferdinand Golvao, Consularagent.
" " Faro (unbesetzt).

Viceconsulat in Oporto, Joaquim de Souza Guimaraes, Viceconsul.

Untergeordnete Aemter:

- Consularagentie in Viana, Luiz Barbosa de Silva, Consularagent.
" " Figucira (unbesetzt).

Consulat in Funchal (Madeira), Karl Ritter v. Bianchi, Consul.

Viceconsulat in Ponta Delgada (S. Michele), Egyd Carlos Augusto Pinto, Viceconsul.

Consularagentie in Terceira (Azoren), Philipp Dart, Consularagent.

- " " Horta, W. H. Laue, Consularagent.
" " San Vincente (Cabo verde) (unbesetzt).
" " Santiago (Cabo verde) (unbesetzt).

Ueberseeische Besetzung:

Generalconsulat in Macao, Gustav Ritter v. Overbeck, Generalconsul (siehe Hongkong).

Russland.

Generalconsulat in St. Petersburg, Georg Ritter v. Wyneken, Generalconsul.

Consulat in Riga, J. Gustav Hernmarkt, Consul.

- " " Liban, F. W. Rosenkranz, Consul.
" " Reval, Karl Elfenbein, Consul.

Generalconsulat in Moskau, Stephan Ritter v. Herzfeld, Generalconsul.

- " " Odessa, Dr. Karl Princig, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

- Viceconsulat in Beltsch, Nikolaus Negruss, Viceconsul.
" " Kertsch, Nikolaus Kulissich, prov. Gerent.
" " Taganrog, Georg Sbisá, Viceconsul.
Consularagentie in Berdiansk, Johann Ivancieh, Consularagent.
" " Eupatoria (unbesetzt).
" " Mariupol, Anton Mazzorana, prov. Consularagent.
" " Theodosia (unbesetzt).
" " Nicolajeff, Ludwig Culissich, Consularagent.
" " Novosieliza, Bernhard Exelbirth, Consularagent.

Generaleonsulat in Warschau, Ernst Baron Brenner-Felsach, Legationsrath und Generalconsul.

San Salvador.

Consulat in San Salvador, Johann Schönenberg, Consul.

S. Domingo.

Consulat in Porto Plata, Karl Neumann, Consul.

Schweden und Norwegen.

Generalconsulat in Stockholm, Karl Benediks, Generalconsul.

Untergeordnetes Amt:

- Consulat in Gothenburg, Karl Meyer, Consul.
Consulat in Christiania, Peter Petersen, Consul.
" " Bergen, Wollert Dankert Krohn, Consul.

Untergeordnete Aemter:

- Consularagentie in Christiansand, Otto Karl Reinhard, Consularagent.
" " Drontheim, Christian Taulow, Consularagent.
" " Stavanger (unbesetzt).
Consulat in Tromsoe, Andreas Agaard, Consul.

Schweiz.

- Consulat in Genf, Adolf Ritter v. Schaeck, Consul.
" " Zürich, Kaspar Schindler-Escher, Consul.
" " St. Gallen, August Schneider, Consul.

Siam.

Consulat in Bangkok, Wilhelm Masius, Consul.

Spanien.

Generalconsulat in Barcelona, August Lenk v. Wolfsberg, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

- Consularagentie in Rosas (unbesetzt).
" " Palamos (unbesetzt).

Consularagentie in Mafaro (unbesetzt).
Viceconsulat in Tarragona, Joaq. Rius y Ballestreri, Viceconsul.

Dependenzen:

Consularagentie in Villanova (unbesetzt).
„ „ Salon (unbesetzt).

Viceconsulat in Valencia, Franz Royo y Salvador, Viceconsul.

Dependenzen:

Consularagentie in Vinaros, Joseph Reverter e Majo, Consularagent.
„ „ Denia, Miguel Moreno y Torres, Consularagent.
„ „ Alicante, Joh. Maisónave e Cutayar, Consularagent.
„ „ Torre Vieja, Hieronymus Sanchez-Barcellona, Consularagent.

Viceconsulat in Cartagena, Andreas Pedreno, Viceconsul.
„ „ Malaga, Ferdinand Ramos Telez, Viceconsul.

Dependenz:

Consularagentie in Almeira, José Martínez Neale, Consularagent.

Viceconsulat in Palma, Nikolaus Umbert, Viceconsul.

Dependenzen:

Consularagentie in Mahon, Spiridion de Ladico, Consularagent.
„ „ Ivizza, Wilhelm Wallis, Consularagent.

Generalconsulat in Cadix, Juan Duncan Shaw, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Algeciras, Juan Duarte, Consularagent.
„ „ S. Lucas de Barameda, Karl Philippe, Consularagent.

Consulat in Coruña, Antonio Garrido, Gerent.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Ferol, Anton Ignaz Fernandez, Consularagent.
„ „ Vigo, Manuel Barana, Consularagent.
„ „ Ribadea, Franz de Torres, Consularagent.
„ „ Gijon, Dionys Acebal, Consularagent.

Viceconsulat in Bilbao, Raimondo Real de Asua, Viceconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Santander, Louis Gallo, Consularagent.
„ „ S. Sebastiano, Bernhard Alcain, Consularagent.

Ueberseeische Besitzungen:

Generalconsulat in Havana (auf Cuba), Wilhelm Scharfenberg, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

- Viceconsulat in Matanzas (Cuba), Florenz Lüling, prov. Gerent.
" „ Trinidad (Cuba), Joaquim Theodor Meyer, Viceconsul.
" „ St. Jago de Cuba, Karl Wilhelm Schulmann, Viceconsul.
-
- Consulat in S. Juan (Puerto rico), Georg Latiner, Consul.
" „ Manila (Philippinen), Julius Spanier, Consul.

Osmanisches Reich.

Rumelien.

- Consulat in Constantinopel, Joseph Ritter v. Schwegel, Generalconsul ad pers. (zugleich
Commerzkanzlei-Director der Botschaft daselbst).

Untergeordnete Aemter:

- Viceconsulat in den Dardanellen, Nikolaus Xantopulo, Viceconsul.
Consularagentie in Brussa, Robert Falkeisen, Viceconsul ad pers.
" „ Ineboli (unbesetzt).
" „ Tenedos, Cosmus Gersaglia, Gerent.

- Consulat in Adrianopel, Wilhelm v. Camerloher, Consul.

Untergeordnete Aemter:

- Viceconsulat in Philippopel, Leopold Sachs, Viceconsul.
Consularagentie in Burgas, H. Glücklich, Gerent.
" „ Enos (Dedeagatsch), Paul Florio, Consularagent.
" „ Gallipoli, A. C. Siderides, Consularagent.
" „ Rodosto, Anton Cadet, Consularagent.

- Generalconsulat in Salonich, Franz v. Knappitsch, Generalconsul ad pers.

Untergeordnete Aemter:

- Consulat in Monastir, Peter Oeuli, Consul.
Viceconsulat in Seres, Johann Sponti, Viceconsul.
Consularagentie in Cavalla, Michael Sponti, Viceconsul ad pers.
" „ Porto Lagos (Xanti) (unbesetzt).

Bulgarien.

- Generalconsulat in Rustschuk, Oscar Montlong, Generalconsul ad pers. und Gerent.

Untergeordnete Aemter:

- Consulat in Widdin, Adolf Ritter v. Schulz, Consul.
" „ Tultscha, Friedrich Ritter v. Pertazzi, Consul.
" „ Sulina, Alois Visceovich, Consul.
" „ Klüstdensehe, Anton Licen, Gerent.
Viceconsulat in Varna, Adolf Tedeschi, Viceconsul.
" „ Sofia, Joseph Lutterotti, Viceconsul.

Romanien.

- Generalconsulat in Bukarest, Ottoear Baron v. Schlechta Wszehrd, Hofrath, diplom.
Agent und Generalconsul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

Consulat in Jassy, Rudolf Filek v. Wittinghausen, Consul.

D e p e n d e n z e n :

Viceconsulat in Roman, Gustav Baron d'Albon, Viceconsul.
" „ Bottuschan, Ludwig Udrycky v. Udryce, Viceconsul.
" „ Foltiezeni, Gustav Udrycky v. Udryce, Viceconsul.

Consulat in Galatz, Karl v. Kwiatkowski, Consul.

D e p e n d e n z :

Viceconsulat in Ismail, Joseph F. Jerinich, Viceconsul.

Consulat in Ibraila, Johann Hanswenzl, Consul.

D e p e n d e n z :

Viceconsulat in Foksehan, Elias Zagórski, Viceconsul.

Viceconsulat in Giurgevo, Bruno Ossmann, Viceconsul.
" „ Turnu-Severin, Cajetan Zagórsky, Viceconsul.
" „ Plojesti, Ugo Preuss, Viceconsul.
" „ Krajova, Karl v. Mollnár, Viceconsul.

S e r b i e n .

Generaleconsulat in Belgrad, Benjamin Kallay v. Nagy-Kallo, diplom. Agent und Generalconsul.

B o s n i e n u n d H e r z e g o w i n a .

Generalconsulat in Serajevo, Dr. Svetozar Theodorović, Generalconsul ad pers.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

Viceconsulat in Banyaluka, Stanislaus Dragancić v. Drachenfeld, Viceconsul.
" „ Livno, G. v. Dembicki, Viceconsul.
" „ Tuzla, Nikolaus Oméikus, Titular-Major und Viceconsul.
Consulat in Mostar, Paul Reglia, Consul.

D e p e n d e n z :

Viceconsulat in Trebigne, Lucas Vercevic, Viceconsul.

N o r d - A l b a n i e n .

Generalconsulat in Scutari, Konrad Wassitsch, Generalconsul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

Consulat in Durazzo, Karl Sax, Consul.
Viceconsulat in Antivari, Nikolaus Bradasch, Viceconsul.

Consulat in Priserend, Friedrich Lippich, Consul.

S ü d - A l b a n i e n u n d T h e s s a l i e n .

Generalconsulat in Janina, Gerhard Ritter v. Chiari, Generalconsul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

Viceconsulat in Avlona, Louis Calzavara, Viceconsul.
" „ Prevesa, Joseph Dragomanović, Viceconsul.

Viceconsulat in Volo, Johann Marichich, Viceconsul.
Consularagentie in Larissa (unbesetzt).

Klein-Asien.

Generalconsulat in Trapezunt, Alfons Ritter v. Questiaux, Consul und Leiter des Generalconsulats.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

Consularagentie in Samsun, Nikolaus Sepat, Viceconsul ad pers.
" " Sinope, E. Michieli, Gerent.
" " Erzerum (unbesetzt).
" " Battum (unbesetzt).

Generalconsulat in Smyrna, Dr. Karl R. v. Scherzer, Ministerialrath und Generalconsul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

Viceconsulat in Tschesme (Chio), Domenico A. Brazzafolli, Viceconsul.
" " Rhodus, Alois Barissich, Viceconsul.
Consularagentie in Scalanno, Philipp Barbon, Consularagent.
" " Güselhissar (unbesetzt).
" " Mejelin, Dr. Theodor Bargigli, Viceconsul ad pers.
" " Aivali, Stephan Sevasto, Consularagent.
" " Samos (unbesetzt).
" " Stanchio, S. Gereovichi, Consularagent.

Consulat in Canea, Vincenz Stiglich, Consul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

Consularagentie in Candia, Johann Istar, Consularagent.
" " Rettimo, Theodor Trifilli, Consularagent.

Syrien.

Generalconsulat in Beirut, Julius Zwiedinek v. Südenhorst, Generalconsul.

U n t e r g e o r d n e t e A e m t e r :

Viceconsulat in Aleppo, Moisè Ritter v. Picciotto, Generalconsul ad pers.
" " Damascus, Jean Bertrand, Viceconsul.
" " Larnacca auf Cypern, Joseph Pascotini, Viceconsul.

D e p e n d e n z :

Consularagentie in Nicosia, Giovanni Pavlides, Consularagent.

Consularagentie in Saïda, Alexander Catafago, Viceconsul ad pers.
" " Saffed und Tiberia, Joseph Micklasievicz, Consularagent.
" " Aeri und Caiffa, Joh. Anton Scopinich, Consularagent.
" " Tripoli di Soria, Theodor Catzifis, Viceconsul ad pers.
" " Alessandretta, Bernhard Colacichi, Consularagent.
" " Bagdad (unbesetzt).
" " Latachia, Alphons Geofroy, prov. Consularagent.
" " Limasol, Constantin Fraendi, Consularagent.
" " Mersina, Marcus Castravelli, Consularagent.

Palästina.

Consulat in Jerusalem, Bernhard Graf Caboga-Cerva, Ministerialrath und Generaleonsul.

Untergeordnetes Amt:

Viceconsulat in Jaffa, Jakob Pascal, Viceconsul.

Aegypten.

Generalconsulat in Alexandrien, Joseph Ritter v. Cischini, Ministerialrath, diplom. Agent und Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Cairo, Dr. Friedrich Karl Cariniani, Consul.

„ „ Port Saïd, Joseph Stefenelli v. Brendterhof und Hohenmayer, Consul.

„ „ Suez, E. O. Remy-Berzencovich, Consul.

„ „ Chartum, Martin Hansal, Consul.

Viceconsulat in Damiette, Anton Kahil, Gerent.

Consularagentie in Tanta und Mehalla (unbesetzt).

„ „ Manssura (unbesetzt).

„ „ Luxor, Macarius Scenude, prov. Consularagent.

„ „ Koseir (unbesetzt).

„ „ Ismailia, Alois Daveggia, Gerent.

Barbaresken.

Consulat in Tripolis, Alois Rossi, Consul.

Untergeordnetes Amt:

Consularagentie in Bengasi, Denis, Gerent.

Generalconsulat in Tunis, Joseph Valensi, Viceconsul und Gerent.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Goletta, Alexander They, Viceconsul.

Consularagentie in Biserta, Paulus Tapia, Consularagent.

„ „ Gerbi, Georg Tapia, Consularagent.

„ „ Sfax, Georg Tapia, Consularagent.

„ „ Galipia, Johann Conversano, Consularagent.

„ „ Susa,)

„ „ Monastir, } Jakob Pistoretti, Viceconsul ad pers.

„ „ Media, }

„ „ Tabarca, Karl Moschetti, Consularagent.

Uruguay.

Consulat in Montevideo, Edmund Wagenknecht, Consul.

Venezuela.

Consulat in Puerto Cabello, Eduard Baasch, Consul.

„ „ Maracaibo, Eduard Schmillinsky, Consul.

„ „ La Guayra (unbesetzt).

Industrieverhältnisse von Köln. Eisenbahnprojecte.

Köln, im November 1872. Die Gründung neuer Actiengesellschaften hat ihren Fortgang und fast jede Woche liest man in den Blättern, dass die Zahl der vorhandenen um eine oder mehrere erhöht worden ist. Dass mitunter unsolide Bestrebungen vorkommen und es den Gründern um einen hohen Unternehmerrgewinn zu thun ist, versteht sich von selbst. Unter den Gründungen der neueren Zeit sind besonders hervorzuheben: die Bergbaugesellschaft „König Wilhelm“ bei Essen mit einem Grundcapital von 3 Millionen Thalern; der Commerner Bergwerks- und Hütten-Actien-Verein in Commern in der Eifel mit einem Capital von $1\frac{1}{2}$ Million Thalern, dessen Aufgabe es sein wird, die bedeutenden und seit langen Jahren in Betrieb stehenden Bleiwerke von Pirath & Jasy in Commern zu betreiben; der westphälische Draht-Industrie-Verein zu Hamm in Westphalen mit einem Capital von 4,500.000 Thalern, der das renommirte Drahtwalzwerk der Firma Hobrecker, Witte & Herbers in ausgedehnterer Weise fortführen wird, von andern kleineren Gesellschaften abgesehen, die auf dem reichen Industriegebiete Rheinlands-Westphalens auf Grund vorhandener Etablissements entstehen.

Je höher die Entwicklung des Kohlenbergbaus steigt, desto lebhafter empfinden die Producenten die Hindernisse, die aus der unzureichenden Vertheilung der Waggons auf dem Kohlengebiete resultiren. Es ist deshalb in jüngster Zeit eine Agitation in Gang gekommen und haben Versammlungen stattgefunden, in denen eine Eingabe an den Herrn Handelsminister beschlossen worden ist, dahin gehend, dass derselbe den Eisenbahngesellschaften aufgeben möge, den Kohlenzechen die Gestellung eigener Waggons zu gestatten und dass sie anzufordern seien, trotz der hohen Preise in ihren Anschaffungen an Betriebsmaterial nicht nachzulassen. Es ist kaum anzunehmen, dass die Eisenbahnverwaltungen sich auf die Gestellung fremder Waggons einlassen werden, so lange sie in ihrem Betriebe völlig autonom sind.

Während der Flachsbau am Niederrhein stetig abnimmt, ist der Flachscousum in steigender Entwicklung begriffen. Die königliche Regierung in Düsseldorf hat sich in Folge dessen an die Handelskammer zu Crefeld mit der Anfrage gewendet, ob wohl eine Hebung des Flachsbaus durch die Einrichtung neuer Flachsmärkte oder durch die Verlegung der bestehenden zu bewirken sei. Es hat sich gelegentlich der dabei angestellten Ermittlungen ergeben, dass der Flachshandel vorwiegend durch Agenten betrieben wird und dass der Hauptort für denselben Kempen ist. Die Handelskammer erachtet es denn auch für nöthig, dort alljährlich im October einen Flachsmarkt abzuhalten.

Unsere Glasfabrication hat seit Beendigung des Kriegs einen bedeutenden Aufschwung genommen. Die Fabriken an der Saar, in Stolberg und in Ehrenfeld bei Köln haben vollauf zu thun und entwickelt sich namentlich die Fabrication der feinen Glasarten, die zu Waadgassen im Kreise Saarlouis und zu Ehrenfeld bei Köln vertreten ist. Die letztere Fabrik ist vorwiegend von Arbeitern aus Böhmen gegründet worden. Die Stolberger Spiegel-Manufactur gehört ebenfalls zu denjenigen Etablissements, die gedeihen, da ihre Fabrikate gut und preiswürdig sind.

Die Marmor-Industrie Rheinlands-Westphalens concentrirt sich vorwiegend im Neanderthal bei Düsseldorf und bei Allagen im oberen Ruhrgebiete, Provinz Westphalen. Die bei letzterem Orte bis jetzt entdeckten Marmorarten kommen den schönsten Arten der Pyrenäen und Belgiens gleich. Der Schönheit der Farbe steht die Festigkeit und Politurfähigkeit zur Seite. Eine Actiengesellschaft hat den Betrieb der Werke übernommen. Es ist dabei von Wichtigkeit, dass die Ruhrthalbahn letztere berührt. Der Absatz aller Sorten Marmor steigt von Jahr zu Jahr.

Die Tapetenfabrication Köln's nimmt einen hervorragenden Rang in diesem Zweige unserer Gewerthätigkeit ein. Die hiesige Firma Tammersheim ist das bedeutendste Geschäft dieser Art, und zwar in den gewöhnlichen Sorten, die durch Dampfpressen hergestellt werden. Durch die eingeführte Arbeitseintheilung, sowie durch die geschickte

Benützung mancher technischer Vortheile und Erfahrungen hat dieses Haus sich den ersten Rang in der Tapetenfabrication gesichert und steigt sein Absatz von Jahr zu Jahr, obgleich grosse Concurrenz in diesem Artikel herrscht. Die Wiener Weltausstellung wird manche Proben der Kölner Industrie aufzuweisen haben. Manche Industriellen klagen über die Beschränktheit des ihnen dort angewiesenen Raumes.

Ein anderer, sich von Jahr zu Jahr schwunghafter entfaltender Industriezweig Köln's ist die Herstellung von Dampfchocoladen, Bonbons und allen Sorten Zuckerwaaren. Vor zehn Jahren bestand hier nur eine einzige Firma dieser Art, die glänzende Geschäfte machte. Seitdem etablirte sich die Firma Franz Stollwerk, der eine dritte, Franz Stollwerk Söhne, folgte. Der Absatz ist ganz bedeutend und spricht dafür schon die einzige Thatsache, dass Herr Franz Stollwerk sich eine eigene Buchdruckerei zur Herstellung der Etiquetten, Enveloppen, Sprüche für Bonbons n. s. w. eingerichtet hat.

Die rheinische Eisenbahngesellschaft wird jetzt mit der Emission von 12,100.000 Thalern neuer Actien vorgehen, mit denen sie die Bahnen von Troisdorf nach Speldorf, von Wattenscheid nach Dortmund und Hörde, von Nenns nach Viersen und Crefeld, sowie die stehende Rheinbrücke bei Rheinhausen bauen will. Auch soll für folgende neue Projecte die Genehmigung der Actionäre eingeholt werden: 1) Bahn von Düsseldorf über Elberfeld, Barmen und Hagen nach Dortmund und Hörde mit Abzweigungen von Wichlinghausen nach Steele und Heissen, sowie nach Bochum; von Hagen nach Witten und Langendreer und von Elberfeld nach Opladen; 2. eine Eisenbahn von Duisburg über Dorsten nach Coesfeld, Rheine, Salzbergen nach Quakenbrück mit Abzweigungen nach Ruhrort; 3. eine Eisenbahn von Köln, respective dem Bahnhofe Nippes bei Köln mit fester Rheinbrücke über den Rhein durch das Dhun- und Wupperthal zum Anschlusse an die Bahn von Düsseldorf nach Dortmund, mit Abzweigungen sowohl nach Remscheid als nach Hückeswagen und Lensep; 4. eine Bahn von Andernach oder Bahnhof Neuwied auf dem linken Rheinufer zunächst bis Niederwendig mit dem Rechte der Weiterführung bis Mayen. Ferner sind in Aussicht genommen: eine Bahn von Euskirchen nach Rheinbach, nach Bonn nebst Abzweigung in das Ahrthal nach Ahrweiler; eine Bahn von Bendorf respective Engers nach Montabaur und bis zum Anschlusse an die Lahnbahn bei Limburg nebst Abzweigung bis Altenkirchen. Die letztere Bahn wird das dem Geheimen Commerzienrathe Krupp in Essen gehörige Hüttenwerk in Sayn und seine Eisengruben in Horhausen auf dem Westerwalde betreffen, dann aber durch den Anschluss an die Bahn Limburg-Hadamar mit den Erzrevieren der Lahn in Verbindung treten und die trefflichen Eisenerze vermittelst der rechtsrheinischen Bahn, die bei Speldorf in die Essen-Wattenscheider Bahn einmünden soll, den Hüttenwerken des Ruhrgebietes vermitteln und die Rahrkohlen ins Lahngebiet schaffen. Die Bahn Euskirchen-Bemagen gibt der Eifelbahn Trier-Düren, sowie der Linie Herbenthal-Düren die Fortsetzung an den Mittelrhein und wird den Weg aus England, Frankreich und Belgien nach Süddeutschland bedeutend abkürzen, der Stadt Bonn aber, die durch eine Zweigbahn mit der vorstehend genannten Linie in Verbindung tritt, den Eisenbahnverkehr mit der Eifel gewähren, zu der sie in mannigfach regen Beziehungen steht.

Handel und Schifffahrt von Danzig im Jahre 1871.

Danzig. Der Gesamtworth der in Danzig im Jahre 1871 ein- und ausgegangenen Waaren war folgender:

	Einfuhr	Ausfuhr
	Thaler	
Zur See	15,019.500	25,361.800
Stromwärts	24,648.200	6,991.700
Mittelst Eisenbahn	8,786.300	9,885.000
Zusammen	48,454.000	42,238.500

Die hiesige Rhederei umfasste zu Ende des Jahrs 128 Schiffe mit 34.888 Last, darunter 3 Schraubens- und 10 Raddampfer.

Der Schiffsverkehr zur See war folgender:

	Eingang		Ausgang	
	Zahl	Normal-Lasten	Zahl	Normal-Lasten
Segelschiffe	1897	211.739	1895	206.523
Dampfschiffe.	349	86.477	354	88.411
Zusammen	2246	298.216	2249	294.934

Die Segelschiffe werden von den Dampfern immer mehr in den Hintergrund gedrängt. Der Nationalität nach unterscheiden sich die eingekommenen Schiffe wie folgt: 1261 deutsche, 450 englische, 158 dänische, 153 niederländische, 131 norwegische, 60 schwedische, 14 russische, 6 französische, 6 nordamerikanische, 5 belgische und 2 spanische. Die meisten Dampfer, nämlich 187, zählte England.

Mittelt Eisenbahn sind je nach den verschiedenen Richtungen folgende Waarenmengen ein- oder ausgegangen:

	Verladungen	Aukünfte
	Centner	
Ostbahnhof	1,500.000	2,000.000
Pommer'sche Bahn	500.000	500.000
Nenfahrwasser.	2,000.000	111.000

Die Gesamtzufuhr aller Getreidearten betrug in runden Zahlen 294.000 Tonnen, darunter 185.000 T. Weizen, 76.000 T. Roggen und 12.000 T. Gerste.

Die Getreideausfuhr betrug seewärts: 179.530 Tonnen Weizen, 57.857 T. Roggen, 9839 T. Gerste, 786 T. Hafer, 14.964 T. Erbsen, somit im Ganzen 262.976 Tonnen.

An Oelsaaten wurden 11.793 Tonnen zugeführt und 9424 T. verschifft. Der Export von Mehl, Graupen und Grütze betrug 90.780 Ctr.

Der Holzhandel Danzig's hat im Jahre 1871 einen sehr erfreulichen Aufschwung genommen. Das beträchtliche, aus frühern Jahren angesammelte Lager wurde vortheilhaft verwerthet. Der Export überstieg daher um ein Namhaftes den Betrag der Zufuhr, welche 974 grosse Weichseltraften im Werthe von 2½ Millionen Rthlr. umfasste. Exportirt wurden zur See 1274 Holzladungen mit ca. 176.500 Normal-Lasten im Werthe von 5,158.200 Reichsthaler.

Der Steinkohlenhandel war sehr lebhaft und es wurden an Steinkohlen und Coaks über 5 Millionen Centner importirt. Der Export nach der Provinz und nach Polen übertraf den Import um mehr als ½ Million Centner. In dem kurzen Zeitraume von 7 Jahren hat sich der Umfang des Danziger Kohlengeschäfts um 100 Procent vergrössert.

Der Petroleumhandel hat sich ebenfalls in den letzten Jahren gehoben. Der Nutzen, der aus diesem Geschäftszweige erwuchs, war übrigens bei der eingetretenen Preisreduction kein bedeutender. Importirt wurden 180.633 Ctr., von welchen am Schluss des Jahres 40.000 Ctr. an Bestand verblieben.

An Häringen wurden 113.083 Ctr. importirt. Der Absatz betrug eben so viel, da die Bestände am 31. December 1870 und 1871 nahezu dieselben waren.

Die Resultate des Colonialwaarenhandels können als recht günstige bezeichnet werden, denn es wurden 43.136 Ctr. Kaffee, 71.435 Ctr. Reis, 7312 Ctr. Pfeffer und Piment, 4468 Ctr. Colonial- und 10.140 Ctr. Rübenzucker importirt. Exportirt wurden 12.638 Ctr.

Die Zufuhr von Spiritus war in 1871 wesentlich kleiner als früher, sie betrug 17.000 Ohm (2½ Million Liter), gegen 25.000 Ohm im Jahre 1870. Das Geschäft blieb fast ausschliesslich auf die Consumption beschränkt; 4000 Ohm wurden nach der Provinz versendet.

Rüböl wird im Danziger Kreise nur von einer, 2 Meilen von hier gelegenen Fabrik (Bölkau) producirt; diese hat 9500 Ctr. Rübsen und Raps verarbeitet, war aber nicht im Stande, die daraus geschlagenen 3300 Ctr. Oel zu gangbaren Preisen am

hiesigen Plätze abzusetzen und hat daher die grössere Hälfte nach dem Rhein, wo bessere Preise zu erzielen waren, exportirt. Rübuchen wurden ca. 6000 bis 7000 Ctr. eingeführt, grösstentheils von Königsberg und Stettin, auch ca. 2500 Ctr. aus Polen. Die ersteren wurden hier verkauft, die letzteren zum grössten Theil nach England verladen. Leinkuchen sind ca. 12.000 Ctr. von Polen angekommen. An Leinöl sind hier aus Ostpreussen mit kleinen Flusasdampfern ca. 2000 Ctr. und pr. Bahn ca. 3000 Ctr., ansserdem von Hull 8945 Ctr., also zusammen 13.945 Ctr. eingekommen. Der Preis für Leinöl war nur sehr geringen Fluctuationen unterworfen.

Zur See wurden hier 23.381 Ctr. Wein im Werthe von 397.480 Rthlr. (8394 Ctr. mehr als in 1870) importirt. Mittelst Eisenbahn wurden blos 3033 Ctr. im Werthe von 51.560 Rthlr. importirt; es bestand somit der Gesamtimport dieses Artikels in 26.414 Ctr. für einen Werth von 449.040 Rthlrn.

Der Handel mit Metallen und Metallfabrikaten nahm im Jahre 1871 einen mächtigen Aufschwung. Nach dem Friedensschlusse trat namentlich ein verdoppelter Bedarf an Eisenbahnmaterial ein. Die Werkstätten vergrösserten und vermehrten sich. Selbst die kleinen Hämmer, die seit Jahren schwach betrieben wurden, hatten vollauf Beschäftigung und konnten sogar die Nachfrage nach geschmiedetem Eisen kaum befriedigen. Auch der Import und Verbrauch von Roheisen hat bei dem allgemeinen Aufschwunge, welchen die gewerbliche Thätigkeit in dieser Provinz gewonnen, sich wesentlich vermehrt. Es wurden importirt: Roheisen 177.823 Ctr., Stabeisen 215.000 Ctr., Eisenbahnschienen nahezu 1 Million Centner, Eisen- und Stahlwaaren 219.000 Ctr., Blei und Bleiwaaren ca. 15.000 Ctr., Kupfer, Messing und Waaren daraus ca. 11.500 Ctr. Ein vollständiges Bild von der Bewegung im Eisengeschäfte lässt sich schwer geben, es ist indessen bekannt, dass auch in dieser Branche ein erheblicher Fortschritt stattgefunden hat.

Einen vermehrten Umfang hat das Salzgeschäft genommen. Während der Umsatz im Jahre vorher blos 292.026 Ctr. betrug, stieg derselbe in 1871 auf 463.599 Ctr. Davon transitirten nach Russland theils direct, theils via Königsberg 137.124 Ctr., gegen 30.000 Ctr. in 1870. Dieser neue Handelszweig würde sich noch bedeutend entwickeln, wenn die wiederholt in Aussicht gestellte Aufhebung des Salzmonopols in Polen wirklich eintreten sollte.

Von andern Handelsbranchen wäre noch zu erwähnen, dass an Soda 62.451 Ctr. importirt und von diesem Quantum 53.105 Ctr. nach Polen gesendet wurden. Ferner kamen an Harz 19.699 Ctr. und an Farbholzern 7532 Ctr.

Der Bernsteinhandel war ein recht lebhafter. Aus England und Frankreich liefen bedeutende Bestellungen ein; auch der Begehr nach rohem Bernstein und Bernsteinperlen für China und Japan war ein so grosser, dass die Bestellungen nur theilweise effectuirt werden konnten. Ebenso war der Handel mit Afrika und England in Livorno-Korallen ein reger.

Das hiesige Speditionsgeschäft hat im Jahre 1871 an Umfang beträchtlich zugenommen. Es wurden speditiionsweise verladen: pr. Ostbahn ca. 667.000 Eisenbahnschienen und Schienenmaterial, 333.000 Ctr. diverse Güter, 3000 Ctr. Last Kohlen, 45.000 Stück Mauersteine; zu Wasser: $\frac{1}{2}$ Million Centner diverse Güter, $\frac{1}{4}$ Million Centner Schienen und Eisenbahnmaterial, 9000 Last Kohlen und 100.000 Stück Chamottesteine. Die Direction der königl. Ostbahn hat durch Vermehrung und Ausbildung der Verband-Gütertarife dem Speditionshandel einen wesentlichen Vorschub geleistet; bei höheren Frachten auf der Weichsel konnten deshalb Güter, die sonst regelmässig zu Wasser verladen wurden, pr. Bahn versendet werden, und dass noch bis zu ca. 250.000 Ctr. Eisenbahnschienen auf der Wasserstrasse befördert worden sind, erklärt sich einfach daraus, dass es der Ostbahn wiederholt an den erforderlichen Waggons gefehlt hat.

Die Stromschiffahrt auf der Weichsel war im Verlaufe des Jahres sehr lebhaft und einträglich. Sie wurde am 17. März eröffnet und der Schluss erfolgte am 4. De-

cember. Die Ausdehnung des hiesigen Kohlegeschäfts und die bedeutenden Sendungen an Schienenmaterial nach Polen haben hauptsächlich dazu beigetragen, die Stromschiffahrt auf der Weichsel fortdauernd lohnend zu beschäftigen und zugleich die Frachten um etwa 50 pCt. über den bisherigen Durchschnittsatz zu heben. Dieselben erreichten mit geringen Unterbrechungen zeitweilig eine solche Höhe, dass bei den herabgesetzten Tarifen eine Verladung pr. Eisenbahn vorgezogen wurde. Es sind im genannten Jahre 5289 beladene und 2030 unbeladene Stromfahrzeuge flusswärts hier angekommen; dagegen 4309 beladene und 2470 unbeladene Flussschiffe stromauf von hier abgegangen. Es ergibt sich also gegen 1870 ein Plus von 1293 bei den angekommenen und von 953 bei den abgegangenen Stromfahrzeugen.

Der Geld- und Creditverkehr war dem lebhaften Geschäft entsprechend. Der Gesamtumsatz bei der königl. Bank, der Privatbank und dem Sparcassen-Actienverein betrug 226 Mill. Rthr. Bemerkenswerth ist die Vermehrung der Depositen-Capitalien, indem bei den genannten drei Banken ein Bestand von nahezu 4½ Mill. Rthlr. verblieb.

Danzig hat, was seine industrielle Thätigkeit betrifft, im Jahre 1871 viel geleistet, denn es wurden bereits bestehende Fabriken in erheblichem Masse erweiteret und neue gebaut. Ueberall herrschte reges Arbeiten und Schaffen und die Handwerker fanden reichliche Beschäftigung.

Die Danziger Rhederei hat in jenem Jahre 5 Segelschiffe durch Seeunglück verloren, 3 andere wurden vom Feinde aufgebracht und condemnirt; dagegen ist nur 1 Schiff durch Neubau hinzugekommen.

Man zählte ohne die Bugsir- und Flusstdampfer 129 Schiffe, welche von 1870 her im hiesigen Hafen Winterlager hielten.

Schiffahrt und Handel von Malta im Jahre 1871.

Malta. Im Jahre 1871 sind hier im Ganzen 4680 Handelsschiffe von 2,008.342 Tonnen angekommen, gegen 3912 Schiffe von 1,499.320 T. im Jahre 1870. Auf die einzelnen Flaggen vertheilt sich das Gesamtergebniss der beiden Jahre, wie folgt:

Flagge	1870		1871	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Italienische	1280	121.692	1582	201.780
Englische	522	96.508	533	105.787
Griechische	321	58.888	287	53.757
Oesterreichische	79	27.618	166	69.339
Türkische	84	8.836	98	9.820
Tunesische	39	1.452	52	2.427
Russische	45	13.550	44	14.488
Französische	37	2.283	9	1.350
Norwegische	28	9.393	72	29.127
Spanische	8	943	2	338
Holländische	10	1.294	4	573
Jerusalemitanische	2	114	2	244
Schwedische	5	2.605	8	3.432
Päpstliche	4	632	—	—
Samiotische	5	507	5	666
Amerikanische	9	3.201	6	2.316
Walachische	5	838	1	168
Dänische	1	107	2	345
Belgische	1	856	—	—
Deutsche	24	7.073	74	23.023
Zusammen	2509	357.870	2947	518.980

D a m p f e r

Flagge	1870		1871	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Italienische	107	34.925	107	34.700
Englische	1139	1,023.472	1463	1,344.120
Griechische	—	—	2	142
Oesterreichische	2	429	2	1.248
Türkische	28	6.671	36	8.649
Tunesische	15	4.443	1	1.067
Russische	8	9.243	7	3.736
Französische	73	39.537	59	33.157
Norwegische	3	1.341	6	4.125
Spanische	1	372	7	2.247
Holländische	10	6.787	12	10.862
Amerikanische	—	—	2	6.726
Dänische	—	—	1	794
Aegyptische	—	—	5	3.624
Belgische	17	19.228	23	34.165
Zusammen	1403	1,141.450	1733	1,489.362

Die österreichisch-ungarische Flagge nimmt im Verkehre des Jahres 1871, was die Anzahl der Schiffe anbelangt, den vierten und bezüglich des Tonnengehaltes den dritten Rang ein; sie übertrifft die in der Reihe unmittelbar nach ihr folgende Flagge in ersterer Beziehung fast um das Doppelte, in letzterer um das Siebenfache. Während der Jahre 1867—1871 gestaltete sich die gesammte Schiffsbewegung in diesem Hafen folgendermassen:

Jahr	Schiffszahl	Tonnengehalt
1867	3788	1,320 058
1868	4376	1,505,675
1869	3632	1,347,809
1870	3912	1,499,320
1871	4680	2,008,342

Von den im Jahre 1871 hier eingelaufenen Handelsfahrzeugen kamen 40 von 32,633 Ton. aus österreichischen Häfen (Triest, Sign, Spalato, Lesina) und 34 von 12,064 T. waren nach solchen (Triest, Sign) bestimmt. Unter den ersteren befanden sich 9 österreichische Schiffe von 1714 T., welche Werkholz, Fassdauben, Wein und andere Waaren importirten; dagegen unter den letzteren 7 nationale Schiffe von 1544 T., von denen jedoch nur 3 von 962 T. mit Ladung (Steinkohlen und verschiedene Waaren), die übrigen aber in Pallast den Hafen verliessen.

Im Jahre 1871 ist in die Reihe der gewöhnlichen Stapelwaaren dieses Marktes, als: Getreide, Holz, Stein- und Holzkohlen, Manufacturwaaren jeder Art, Papier, altes Gusseisen u. dgl., ein neuer Artikel getreten, nämlich Spartogras. Diese Pflanze, welche in der Regenschaft Tunis und im Paschalik Tripolis überreich vorkommt, wurde in grossen Mengen hieher gebracht, um sie nach England auszuführen, wo sie zur Erzeugung von Papier und verschiedenartigen Geweben Verwendung findet. Da dieser Rohstoff auch für unsere Industrie von mannigfchem Nutzen sein kann, so wurde durch Vermittelung hiesiger Handelshäuser dessen Einfuhr auch nach Oesterreich versucht und sind zu diesem Zwecke einige Partien dahin abgegangen. In Deutschland hat man bereits begonnen, Spartogras in der bezeichneten Art zu verarbeiten, bezog dasselbe jedoch bisher aus Spanien. Wird aber in Betracht gezogen, dass der Preis des hieher gelangenden Gewächses niedriger als jener des spanischen ist, und dass auch die Verhältnisse des Transports zu Gunsten Malta's stehen: so lässt sich nicht verkennen, dass in dem Spartogras ein neuer Handelsartikel für die österreichische Rhederei sich ge-

winnen und gleichzeitig der weitere Vortheil sich erzielen liesse, dass unsere Schiffe, anstatt, wie bisher, aus Mangel an Rückfracht in Ballast von hier absegeln zu müssen, jederzeit eine lohnende Ladung finden könnten. Um nun in dieser Beziehung anregend zu wirken, wurde, ebenfalls unter Mithilfe von Handelsfirmen dieses Platzes, der Versuch angestellt, Spartogras der Berberei über österreichische Häfen nach Deutschland zu senden.

Da die Gerstenernte des Jahres 1871 in der Berberei fast gänzlich fehlschlug, so setzte Malta seinen ganzen Vorrath an dieser Fruchtgattung dahin ab, und erzielte dabei sehr günstige Resultate. Dagegen erhielt dieser Markt von dort Oel in namhaften Mengen, so dass mit Schluss des Jahres 148.300 Caffisi (37.075 Baril) dieser Flüssigkeit hier am Lager sich befanden. In Folge Aufhebung des Verbotes der Rinderausfuhr aus der Regenschaft Tunis lieferte dieselbe für den Bedarf Malta's eine grosse Anzahl Thiere, welche übrigens im Allgemeinen sehr klein und abgezehrt sind. Oesterreich könnte bei der Einfuhr von Vieh gegen Tunis und Tripolis in wirksamen Mitwerb treten, wenn hierzu die erforderliche rasche Seeverbindung vorhanden wäre. Im Jahre 1871 wurden hier 12.576 Stüek Rinder importirt, zum grössten Theile, wie gesagt, aus der Berberei, und nur eine geringe Anzahl aus dem Neapolitanischen.

Auf dem hiesigen Marke erschienen, wie gewöhnlich, verschiedene Artikel österreichischen Ursprunges, wie: bearbeitetes Eisen, Tauwerk, Rosoglio, Papier aus Görz und Fiume. Die Einfuhr von Holz fand wieder beinahe ausschliesslich aus Oesterreich statt; übrigens ist in dieser Beziehung hervorzuheben, dass von den im Jahre 1871 eingeführten 2213 Stücken steineichenes Bauholz nur 1304 St. österreichisches Product waren, während der Rest aus Durazzo, Sta. Maura, Bagnora und Mola di Bovi kam, was durch den billigeren Preis des Artikels am Erzeugungsorte gegenüber demjenigen, den man in Triest forderte, veranlasst wurde. Venedig sendet viel Holz hieher, das Meiste davon stammt jedoch aus Tirol und wird blos durch Vermittelung jenes italienischen Hafens nach Malta importirt. Mit ungarischen und Dalmatiner Weinen, mit sog. Golf-Tabak, sowie mit österreichischem Bier wurden im Jahre 1871 mehrere Einfuhrversuche gemacht. Der Bier-Consum ist auf Malta nicht unbedeutend und betrug im Jahre 1871 23.816 Baril, die ausschliesslich aus England mittelst der hier angelegten Dampfer eingeführt wurden. Wenn der Import von Wein und Bier aus Oesterreich in grösserem Massstabe nicht gelingen will, so liegt der Grund davon in dem Abgange einer regelmässigen Verbindung mit den dortländigen Seeplätzen; bezüglich des Tabaks tritt noch der Umstand hinzu, dass das amerikanische Product billiger als das österreichische Erzeugniss zu stehen kommt und deshalb vorgezogen wird. Es sei hier bemerkt, dass seit kurzer Zeit Cigarren aus den Hansestädten in grosser Menge und zu mässigen Preisen am Platze erscheinen. Die Einfuhr von Tabak in Blättern und von Tabakfabrikaten ist hier zollfrei. Der Durchstich der Landenge von Suez fährt fort, für diese Insel seine guten Wirkungen zu äussern. Die Capitäne der zahlreichen Dampfer, welche auf dem Wege über Malta nach beiden Richtungen verkehren, und ebenso die an Bord derselben befindlichen Passagiere machen hier bedeutende Einkäufe und lassen daher viel Geld am Platze zurück. In welchem Massstabe namentlich der jährliche Absatz von Steinkohlen seit Eröffnung des Suez-Canals zugenommen hat, ist aus folgenden Zahlen zu entnehmen. Die Kohlenausfuhr von Malta, welche in 1869 132.975 Tonnen und in 1870 195.545 T. betragen hat, erreichte im Jahre 1871 ein Quantum von 221.787 T., welches einen mittleren Werth von 288.323 Pfd. Stlg. darstellt. Zwar wird diese ganze Kohlenmenge aus England importirt, allein der höhere Preis, den man dafür beim Verkaufe am hiesigen Platze erzielt; der Verdienst, den zahlreiche Individuen beim Ein- und Ausladen der Waare finden; die Miethe der Magazine und andere Einnahmen bilden zusammen eine nicht unansehnliche Summe, welche für Malta bei diesem einzigen Handelsgegenstande als Gewinn bleibt. Wenn die Kohlenwerke Oesterreichs in der Qualität des Productes zu concurrenren vermöchten, müsste die Einfuhr auch nur von einem Theile des hiesigen Bedarfes den erzeugenden Provinzen einen sehr

annehmbaren Nutzen abwerfen und zudem böte dies Beschäftigung für viele nationale Fahrzeuge.

Frankreich sendete bereits manche Ladung seiner Kohlen hieher und fand dafür, da sie sich gegen die englischen im Preise billiger stellten, guten Absatz. Kohlenstaub wird ausschliesslich aus England importirt, 1871 in einer Menge von 530.127 Pfd. engl., wofür 3 L. 16 s. pr. Kantar l. Qualität und 3 L. 12 s. 6 d. für secunda erzielt wurde. Uebrigens ist es nicht Malta allein, welches diese ganze Masse consumirte, vielmehr wurde Vieles davon theils auf rechtliche Weise und theils im Wege des Schmuggels von hierans nach der Küste der beiden Sicilien und der Berberei, nach Sira und Alexandrien verschifft. Holzkohle kommt aus Toscana; im Jahre 1871 wurden davon 40.806 Salme importirt. Eine starke Ausfuhr erzielte Malta mit sogenannten Malteser Steinen, welche, in Platten geschnitten, zur Versendung gelangen und namentlich in Constantinopel und Alexandrien zur Pflasterung dienen. Die mittlere Fracht auf Dampfern ist 10 s. pr. 100 Platten. Von jenen Gegenständen, welche bei der Einfuhr nach Malta einem Zolle unterliegen, betrug die diesfällige Einnahme im Jahre 1871 97.100 L., somit gegen 1870 mit 99.152 L. um 2052 L. weniger. Bier, feine und ordinäre Weine zahlen seit 1. Juni 1871 eine erhöhte Abgabe, ohne dass jedoch der Verbrauch dieser Artikel darunter gelitten hätte. Wechsel auf London waren im Jahre 1871 und namentlich in den letzten Monaten desselben stark gesucht. Tratten auf London 3 Monate dato hatten einen Cours von $2\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{4}$, jene auf 30 Tage Sicht erreichten sogar $3\frac{7}{8}$ — $3\frac{1}{2}$ %o. Wechsel auf Frankreich fanden, trotz des bereits gewichenen Misstrauens, nur selten speculationslustige Nehmer und blieben im Course niedrig, nämlich $9\frac{7}{12}$ — $9\frac{7}{12}$ d. pr. Franc. Napoleond'or, die jetzt häufiger am Platze zu erscheinen anfangen, wurden zu 16 s. $3\frac{3}{16}$ d., zahlbar in sicilianischen Thalern, verkauft. Das Pfund Sterling hatte beim Umsatze gegen sicilianische Thaler ein Aufgeld von 7 d. Tunesische Fonds, in denen Malta grosse Capitalien anliegen hat, bleiben noch immer ein todttes Papier, ohne Ertrag und sehr discreditirt. Dagegen erfreuen sich ägyptische Fonds wegen des grossen Gewinnes, den sie abwerfen, hier einer grossen Beliebtheit und es sind darin namhafte Summen investirt. Die Bank von Malta gab für das Jahr 1871 eine Dividende von 11 %o, gegen $11\frac{3}{4}$ %o in 1870.

Die hiesige Industrie schreitet, was Filigranarbeiten in Gold und Silber, Spitzen und Steinarbeiten betrifft, nur langsam vorwärts, kann aber in Baumwollgespinnsten gegen die Concurrenz der englischen und französischen Fabriken nicht Stand halten, weshalb Malta jedes Jahr weniger Garne exportirt, und genöthigt ist, seine Baumwolle in ungesponnenem Zustande ausser Landes zu bringen. Eine neu errichtete Zündhölzchenfabrik erlag unter der Concurrenz des aus Oesterreich importirten Erzeugnisses dieser Art, welches auch die diesfällige Einfuhr von Frankreich aus dem Felde schlägt. Die Landwirthschaft der Insel Malta bietet, so zu sagen, nur ein Product dar, welches für den Ausfuhrhandel von einiger Bedeutung erscheint, und dieses ist die Baumwolle.

Im Jahre 1871 haben die Inseln Malta und Gozo zusammen 22.000 Ballen (à 300 Pfd.) dieses Rohstoffes producirt, wovon mehr als die Hälfte unversponnen zum Durchschnittspreise von 80 Malteser Thaler pr. Cantar von 114 Rottoli oder 160 Pfd. zur Ausfuhr gelangte. Der Rest wurde in Malta gesponnen, und dann zur Erzeugung von Segelleinen, einem Artikel, den Triest, Fiume, Smyrna und Constantinopel von hier beziehen, sowie von Bekleidungsstoffen verwendet. Triest und Belfast versorgen auch im Jahre 1871 die Insel Malta, deren Bodenproduction für die Bedürfnisse ihrer Bevölkerung nicht ausreicht, mit Kartoffeln, wovon 23.753 Cantar importirt wurden. Von Getreide wurde hier kaum so viel geerntet, als der gewöhnliche Consum Malta's für 2 Monate erheischt. Trotzdem verringerte sich die diesfällige Einfuhr von 113.520 Salme in 1870 auf 104.945 Salme im Jahre 1871, indem sich der ärmere Theil der Bevölkerung mit den billigeren Bohnen aushalf, wovon 17.938 Salme, gegen 11.948 S. im Vorjahre importirt wurden. Viehfutter wurde in 1871 in grossen Meugen nach Bengasi und Tripolis exportirt, wo daran grosser Mangel herrschte. Das ausgeführte

Product bestand in Klee, wovon sehr viel geerntet wurde, und in Stroh, welches nicht allzureichlich vorhanden war, das aber die Eigenthümer hacken liessen und zu guten Preisen verkauften.

Der Verkehr jener Schiffe, welche auf dem Wege von und nach dem Suez-Canale Malta anliefen, hat im Jahre 1871 folgendermassen sich gestaltet. Vom Atlantischen und Mittelländischen Meere mit der Bestimmung nach Indien und China, sowie in umgekehrter Richtung, sind hier im Ganzen 301 Fahrzeuge eingelangt, u. zw.: 8 Kriegsschiffe, 12 Transportdampfer, 1 Dampfyacht, 277 Handelsdampfer und 3 Segelschiffe; die letztgenannten 280 Mercantilfahrzeuge hatten eine Gesamttragfähigkeit von 304.010 Tonnen. Alle Schiffe zusammen beförderten 17.162 Passagiere. Die Kaufahrtschiffe vertheilen sich der Flagge nach, wie folgt:

	Vom Atlantischen und Mittel- ländischen Meere	Vom Rothen Meere	im Ganzen
Englische Dampfer . . .	124	148	272
„ Segelschiffe . . .	2	—	2
Deutsche „ . . .	1	—	1
Amerikanische Dampfer . . .	2	—	2
Belgische Dampfer . . .	—	1	1
Türkische „ . . .	1	—	1
Tunesische „ . . .	1	—	1
Zusammen . . .	131	149	280

Da in der ersten Periode nach Eröffnung des Canals, welche die Zeit vom 17. November 1869 bis Ende-December 1870 umfasst, 227 Fahrzeuge der bezeichneten Provenienz, darunter eine grosse Anzahl Kriegsschiffe, hier einliefen, so ergibt sich für das Jahr 1871 eine Zunahme um 74 Schiffe.

Gegenwärtige Verhältnisse des Hafens von Palermo.

Palermo. Die königl. italienische Regierung hat sich an die hiesige Handelskammer um Ankünfte über die derzeitigen Verhältnisse des Hafens von Palermo gewendet, und diese betraute in Folge dessen eine aus ihrer Mitte gewählte Special-Commission mit der Aufgabe, den Gegenstand sorgfältig zu prüfen und dann hierüber zu berichten.

Die genannte Commission hat nun ihre Arbeit vollendet und deren Ergebnisse in einem Berichte niedergelegt, in welchem folgende hauptsächlichste Daten vorkommen.

Der Verkehr im Hafen von Palermo ist ausser den Anker- und Seesanktionsgebühren mit keinerlei andern Abgaben beschwert.

Der Hafendienst ist frei, ausgenommen:

- a) für die Anschiffung der Reisenden, bei welcher die sogenannte „Corporazione delle paranze“ Hilfe leistet und dafür nach einem feststehenden Tarife zu entlohnen ist;
- b) für das Ein- und Ausladen der zollpflichtigen Waaren von und auf das Ufer des Hafens, wobei die zollamtlichen Lastträger nach Massgabe eines allgemeinen Reglements (königl. Verordnung vom 4. December 1864, in Folge Gesetzes vom 29. Mai desselben Jahres) zu verwenden sind.

Bezüglich des Ballastes beruht der Hafendienst auf den besonderen Bestimmungen der königl. Verordnung vom 24. Februar 1867, welche, um die Versorgung der Schiffe mit Ballast zu erleichtern und zu sichern, für das Vorhandensein eines zureichenden Lagers von Ballast innerhalb des Hafenbereichs Vorsorge trifft.

Für das Ein- und Ausladen der Waaren auf und aus den Seeschiffen, welches mittelst kleiner Barken von beiläufig 3 Tonnen Tragfähigkeit geschieht, und wobei man sich nur für schwer wiegende Gegenstände des Krahn bedient, bestehen folgende

Gebühren: Schwefel und Sumach 80 Centes., Eisen 90 Cent., Früchte 1 Lira pr. Tonne, Manufacturen 1 Lira pr. Collo.

Das Löschen und Einnehmen der Waaren ist derzeit für die Handelsschiffe noch eine ziemlich langwierige und auch kostspielige Sache; sind aber einmal die eben jetzt im Zuge befindlichen Arbeiten für Verbesserung des Hafens vollendet, dann wird den denselben besuchenden Fahrzeugen hierin eine grosse Erleichterung geboten sein und werden sich namentlich auch die betreffenden Kosten um etwa 60 Procent verringern.

Gegenwärtig ist es kaum möglich, in einem Tage mehr als 50 Tonnen ein- oder auszuladen, woran die ungeeignete Anstellung der vorhandenen Krähne, der Mangel eines grossen Krahnens am oberen Ende des Molo und die wenig verlässliche Beschaffenheit derjenigen, welche sich am „Posto della Sezione Doganale del Molo“ befinden, die Hauptschuld trägt. Mit besonderen Schwierigkeiten ist das Ausladen der nach dem Zollamte bestimmten Waaren verbunden, weil hierfür lediglich ein schmaler und beengter Raum mit einem einzigen Krähne bestimmt ist.

Für Beseitigung dieser Uebelstände gibt die Handelskammer die geeigneten Mittel an, und es steht deren Anwendung umso eher zu erwarten, als damit nur eine verhältnissmässig geringe Auslage verknüpft ist.

Der Aufenthalt eines Schiffes im Hafen von Palermo erstreckt sich durchschnittlich auf einen Monat.

Die hiesige Handelskammer behält sich vor, der italienischen Regierung noch fernere, auf diesen Gegenstand bezügliche Studien von nicht minderm Interesse zu unterbreiten. Diese Studien, welche eben jetzt bei dem Hafencapitanate von Palermo im Gange sind, beziehen sich auf die Bewegung der Schifffahrt.

Verhältnisse des Holzhandels in Spanien.

Barcelona, im November 1872. Barcelona war noch vor 12—15 Jahren ein Hauptstapelplatz für den Holzhandel nach den spanisch-mitteländischen Häfen; nach und nach emancipirten sich aber diese letztern und verschafften sich ihren diesfälligen Bedarf mittelst directen Bezugs. Dies gilt von den kleinern Küstenpunkten, wie Rosas, Palamos, ebenso gut, wie von den bedeutendern Scalen Tarragona, Valenzia u. s. f. bis Malaga hinauf. Ungeachtet dessen war die Zufuhr an Hölzern seither eine sehr bedeutende und ist immer noch einer Steigerung aus dem Grunde fähig, weil sowohl hier wie auch an andern bedeutenden Orten im Innern Cataloniens und zwar in einem Umkreise von 8 bis 10 Stunden die Baulust in steter Zunahme begriffen ist. Namentlich entstand nach der vor 11 Jahren begonnenen Entfernung der Festungsmauern ein neuer Stadttheil (ensanche), wo seitdem bei 1500 mehrstöckige Häuser und grosse Fabriken aufgeführt wurden.

Der nöthige Vorrath an Bauholz findet sich in erster Linie im Lande selbst, dessen Waldbestände, wenn auch in Abnahme begriffen, immerhin ansehnliche Mengen liefern. So werden z. B. eichene Eisenbahnschwellen gar nicht mehr aus dem Auslande bezogen, weil die einheimischen, wenn auch in Güte nachstehend, doch bei weitem billiger zu haben sind. Verschiedene Holzsorten gelangen auch von den nahen französischen Pyrenäen hieher. Doch den Hauptbedarf an Brettern, Pfosten und Sparren erhält Barcelona unstreitig aus dem Norden Europa's, Schweden, Norwegen und das russische Finnland beherrschen in dieser Beziehung den Markt. Die so beliebten Rothtaunenbretter, besonders russischer Provenienz, haben zwar ein hübsches Ansehen, doch sind es keineswegs Erzeugnisse der besten Qualität, indem letztere ausschliesslich nach Hamburg und England den Weg nehmen.

Der jährliche Verbrauch an sog. tablas, tablones und vignetas beläuft sich im Durchschnitt auf 50.000 Dutzend und betrug im Jahre 1871 sogar 56.354 Dutzend. Den Dimensionen nach vertheilt sich dieser Artikel folgendermassen: 34.000 Dutz. tablones zu 14 engl. Fuss Länge und 3 × 9 Zoll Breite und Stärke; 10.000 Dutz.

solcher Planken zu 6 bis 23 Fuss Länge und 3 × 9 Zoll Breite und Stärke; 4000 Dutz. Planken zu 6 bis 24 Fuss Länge und 4 × 9 Zoll Breite und Stärke; 2000 Planken zu 6 bis 24 Fuss Länge und 6 × 9 Zoll Breite und Stärke. Von diesem Quantum entfallen auf Rothtaunenhölzer 70 pCt. und auf das minder geschätzte weisse Tannenholz 30 pCt. Mittelpreise en gros: 10 Colonnaten für rothe und 9 Colonnaten für weisse Sorten. Der Gewinn en detail stellt sich zwischen 5 und 15 pCt.

Unter den Holz zuführenden Ländern muss auch Italien erwähnt werden, doch gilt dies beinahe ausschliesslich nur für Fassdauben (duelas); denn, wenn dasselbe im vorigen Jahre 75 Tonnen Hölzer aus Dalmatien (Sign) und ebenso heuer nebst 8900 dogherelle aus Triest auch 25 T. andere Hölzer aus Boue in Frankreich hieher brachte, so sind dies Ausnahmefälle. Im Uebrigen importirte es aus Civitavecchia, Castellamare und Portoferrajo, u. zw.: im Jahre 1871 324.859 Stück, in 1872 (bis Ende October) 660.700 St. Fassdauben. Uebrigens betheiligte sich Italien in diesem Jahre auch an der Einfuhr von 87.300 St. amerikanischen Fassdauben, die aus New-Orleans in 3 Fahrzeugen hier anlangten. Die amtlichen Ausweise geben die Einfuhr von Fassdauben nach Barcelona folgendermassen an: 1866 1,836.526 St. und 2174 Fässer; 1867: 2,060.153 St.; 1868: 1,642.155 St. und 810 Fässer; 1869: 1,222.021 St.; 1870 (in welchem Jahre der Hafen wegen des gelben Fiebers 90 Tage hindurch gesperrt war): 706.087 St. Die Totalimportirung im Jahre 1871 wird nur beiläufig 850.000 St. betragen haben.

Der Ausfall von 1869 auf 1870 dürfte, nebst der Unterbrechung durch die Epidemie und dem vermehrten directen Bezuge Tarragona's, zum Theil auch darin seinen Erklärungsgrund finden, dass besonders Italien in neuerer Zeit beinahe durchgehends Doppelfassdauben bringt, die sodann zersägt werden, wodurch ein Vortheil bei Entrichtung der Zollgebühren erzielt wird.

Die im Jahre 1871 von diesem Artikel eingeführte Menge genügte nicht zur Herstellung von Wein- und Oelfässern, was schon daraus hervorgeht, dass heuer in den Monaten Februar bis Ende Mai ein solcher Mangel an duelas eintrat, dass man in aller Eile aus dem nahen Cette und auch aus Marscille kleinere Partien hieher kommen liess. Doch war bereits um die Mitte August in Folge der ungewöhnlich starken Importe aus Italien der Markt derart überfüllt, dass die römischen Fassdauben aus Kastanienholz keine Abnehmer mehr fanden und in Massen eingelagert blieben. Kleinere Partien wurden selbst schon mit Verlust abgegeben. Der Verkehr in amerikanischen Fassdauben vermehrt sich von Tag zu Tag. So wurden in dem 12monatlichen Zeitraum von August 1870 bis dahin 1871 blos aus New-Orleans 2,533.566 St. Fassdauben, und im darauf folgenden Jahre 3,537.282 St. exportirt, wovon auf Spanien beiläufig ein Drittel entfällt, nämlich für die erstangeführte Periode 628.275 und für die zweite 1,127.073 Stück. Letztere Ziffer vertheilt sich also: Barcelona (wahrscheinlich mit Inbegriff von Rosas, Palamos, Tarragona und Grao-Valeuzia) 931.393 St., Cadix 90.200 St., Malaga 59.000 St., Vigo (im Norden) 40.560 St.

Dieser Ueberexport an duelas soll heuer dadurch entstanden sein, dass mehrere Schiffe eigens dahin kamen, um Baumwolle zu laden, jedoch wegen der plötzlich eingetretenen exorbitanten Preise dieses Spinnstoffes unbeschäftigt blieben, und daher, anstatt, wie dies sonst üblich ist, Fassdauben als Gewichtsergänzung aufzunehmen, letztere diesmal als volle Fracht verluden, wodurch die ungewöhnliche Ausfuhr nach dieser Halbinsel entstand. Die Preise stellten sich in New-Orleans also: Extra supiores (pipes) 190—200, Oelpipen 125—130 pr. Mille zu 1200 St. Auch Doppeldauben gab es darunter. Die Fracht nach den spanischen Mittelueerhäfen wurde mit 70 bis 80 Colonnaten pr. Tausend abgeschlossen.

Barcelona erhielt auch aus andern Theilen Amerika's, namentlich aus New-York und Savannah, Fasshölzer von verschiedenen Grössen.

Die in Montevideo erscheinende „Revista mercantil“ meldet, dass die argentinische Republik bei einem jährlichen Bezuge von Weinen in einer Menge von ca. 135.000 Pipen (à 520 Liter) aus Frankreich, Portugal und Spanien, wofür sie bei

7½ Mill. Colonnaten auslegt, von Barcelona und Terragona allein 55.000 bis 60.000 Pipen erhält. Im Jahre 1871 betrug überdies Barcelona's Ansfuhr an Wein nach England, Brasilien und den Antillen über 70.000 Pipen (à 520 Liter), welche Thatsache wohl einen immensen Verbrauch von Fassholzmaterial voraussetzen lässt.

Nach dem Vorausgeschickten wird es kaum glaubwürdig erscheinen, dass Oesterreich-Ungarn, ungeachtet einer nicht zu weiten Entfernung von beiläufig 32 bis 45 Segeltagen, dennoch an der bedeutenden Zufuhr von Hölzern nach Barcelona nur den geringsten Antheil hat.

In der That wurde der diesfällige Import in den letzten Jahren durch eine jährliche 3- bis 4malige Anfahrt nationaler Fahrzeuge bewerkstelligt, denen in 1871 ein italienisches Schiff mit 75 Tonnen (Holzstämmen) und im laufenden Jahre ebenfalls ein italienisches Fahrzeug mit 8900 St. Triester Fassdauben zu Hilfe kam. Die Sendungen erfolgen fast immer von Sign und Fiume aus. Es werden hierzu Schiffe von sehr geringer Tragfähigkeit verwendet, so z. B. der Brigg-Schooner „Adelina B.“ mit 175, und das Trabakel „Annetta“ gar nur mit 83 Tonnen.

Ist es dann auffallend, wenn sich der Werth des fraglichen Holzimports auf 25.000 bis 27.000 fl. jährlich beschränkt. Selbst angenommen, dass etwa Malaga und noch ein anderer spanischer Hafepunkt im Mittelländischen Meere eine Zufuhr erhält, so steigert sich damit der Totalwerth der nach diesem Küstengebiete veranlasseten Hölzerausfuhr doch nur auf höchstens 35.000 bis 38.000 Gulden.

Der Gattung nach sind es ca. 8000 bis 10.000 St. Ruderhölzer, dann 6000 bis 8000 Cabirones (ital. subbie, Planken), beides aus Buchenholz, dann verschiedenes Bretterwerk, Kistenholz und ganz kleine Partien Fassdauben nebst einigen Masten u. dgl., welche im Laufe des Jahres Absatz finden. Mit den hier fabricirten Rudern pflegt sich die spanische Handelsmarine der Küste von Rosas entlang bis Malaga und selbst nach Cadix hinauf zu versehen. Zu den Wagnerarbeiten wird meistens das in Lande erzeugte billigere, aber auch geringere Buchenholz verwendet. Das unsere hat gleich dem slawonischen eichenen Fassdaubenholze (oder auch Triester, wie es hier genannt wird) seiner vorzüglichen Eigenschaften wegen einen eigenen Ruf, doch bleibt dies nur ein succès d'estime, da es ungeachtet aller Lobeserhebungen nicht zu der verdienten Geltung gelangt. Der Schiffbau wird wohl mitunter hier und an andern Ehebellen, jedoch in sehr besetzten Grenzen betrieben. Die spanische Handelsmarine zieht es vor, schon abgenützte Fahrzeuge fremder Flaggen um theures Geld anzukaufen; und für das Kriegsmarine-Arsenal in Cartagena werden von Zeit zu Zeit Holzlieferungen ausgeschrieben, wobei auch Bewerber aus dem Auslande zugelassen werden. Hier könnten nur kleinere Kniestücke und Schiffsrippen Verwendung finden. Ein Versuch mit bucheinen bordonali (oder Stämmen) misslang. Ihrer ganz eigenen Zurichtung wegen sind sie vor dem Verderben unterwegs nicht gehörig geschützt; oft kommen auch Ruderstangen sehr beschädigt an. Bei einer längeren als der gewöhnlich üblichen Seefahrt ersticken dieselben und bekommen dann Flecken; daraus verfertigte Ruder können aber nur um den halben Preis (ca. 16—17 Realen) abgesetzt werden. Für Masten und eichene Grubenhölzer zeigen sich auch nur wenige Abnehmer. Mit sog. pino-abete-Bretten und Planken zu 1, 1½ und 2 Zoll Dicke und von verschiedener Länge (zum Zersägen) zur Erzeugung von Schachteln und Kisten wurden Versuche gemacht, doch nicht immer mit Erfolg. Was endlich Fassdauben betrifft, so wird zu den Mehlässern, wofür der Bedarf gering ist, meistens einheimisches Buchenmaterial genommen. Nach Oelfässern zeigt sich wohl Nachfrage, doch wird das Oel nach den Antillen meist in grossen irdenen Gefässen, Blechbehältern und Flaschen versendet. Zu Weinfässern wird unser Eichenholz nur in Fällen momentanen Mangels an anderweitigen Dauben, wodann es aus Cette, Marseille und Triest requirirt wird, verbraucht. Zu katalanischen Weinen, die sich ohnehin nicht lange halten, wird das amerikanische Fassholz, obgleich es dem slawonischen nachsteht, gern genommen, eben weil es billiger ist und auch, wie es heisst, sich leichter bearbeiten lässt.

Kurz zusammengefasst, lässt sich über die aus Sign und Fiume kommenden Hölzer Folgendes sagen: Der Güte nach stehen sie obenan; besonders eichene Fassdauben mit bereits höherer erster Zurichtung übertreffen alle andern, doch ist deren Preis — weil dormalen noch zu hoch — ein wenig convenirender. Ein dem leichtern Absatze entgegenstehendes Hinderniss ist auch die eingerissene Routine, die nun einmal baltische und amerikanische Holzwaare vorzieht und leichter darin arbeitet, sägt und schneidet.

Noch ist unser Waldreichthum und dessen Mannigfaltigkeit an Holzsorten den hiesigen Consumenten unbekannt geblieben. Man möge sich also zeigen und möglichst vollständige Proben und Muster hievon in kleineren Partien einsenden. Bleibende Depôts hier zu errichten, wäre wohl auch zweckdienlich, doch mitunter ein gewagtes Mittel. Auch könnten endlich die Holzproducenten selbst vielleicht im Associationswege directe Verbindungen mit Barcelona anknüpfen.

Handelsfirmen für Hölzer: J. Gurri y Comp., Antonio Bonay, Dotras herms., Alfonso Lemonier (Frauzose und intelligenter Mann); dann für Dauben insbesondere: Don Jose Amell, Don Juan Jover y Serra, C. G. Wennberg, Puig y Ferrer. Zahlung geschieht in 3 bis 4 Monats-Wechseln, manchmal auch mittelst 25 pCt. Vorshüsse und Rest comptant.

Zollverhältnisse: Seit 1. Januar 1872 ist der Flaggendifferentialzoll aufgehoben. Bretter, Pfosten etc. zahlen 6 Realen pr. Kubikmeter; Schiffsbauholz 1 pCt. ad valorem; Tischlerholzklotze 2 R. pr. 100 Kilogr.; Fassdauben (duelas) 3 Esudos oder 3 fl. 17 kr. pr. Tausend; fertige Fässer 40 R. pr. Stück.

Für Tarragona und Umgebung, bis tiefer in's Innere hinein, ist der Verbrauch sowohl an Fassdauben, als auch an Bauholz ein bedeutender und nimmt noch fortwährend zu. Erstere werden vorzüglich aus Amerika zugeführt und es ist diese Provenienz die geschätzteste. Ausserdem concurrirt auch Italien in diesem Artikel, wovon rotheichene Waare erwünschter als weisseichene ist, obwohl auch Fassdauben von Kastanienholz aus dem Römischen und Neapolitanischen gern verwendet zu werden pflegen. Was das Bauholz betrifft, so wird das russische (aus Finnland) dem schwedischen und norwegischen vorgezogen. Ruderholz kommt in Tarragona nicht vor, weil man sich von Barcelona aus mit fertigen Rudern versieht. Endlich werden dort auch Balken (vigas) verschiedener Dimensionen gesucht und gut bezahlt.

Die Preise stellen sich wie folgt:

	Im Grossen	Im Kleinen
	pr. 1000 (1200)	
	Colonnaten	
Amerikanische Fassdauben aus Eichenholz (duelas)	235—315	250—325
dto halbe Pipen (3¼ Eimer)	180—190	200—210
dto Fässer	135—150	159—165
	Colonnaten	
Realen		
Italienische (rotheichene) Pipen	1	15
dto halbe Pipen	1	12
dto Fässer	1	5
dto (weisseichene) Pipen	1	12
dto halbe Pipen	1	7
dto Fässer	1	4
	Colonnaten	
dto (Kastanienholz) Pipen	3½	—4
dto halbe Pipen	3½	—4
dto Fässer	3¾	—4¼
Russische Pfostenbretter (tablones)	11 ½	—12 ½
Schwedische dto dto	10 ¼	—11 ¼
Norwegische dto dto	9 ½	—10

Man ist gegenwärtig in Tarragona einer Preissteigerung gewärtig, da, im Ganzen genommen, die Baulust stetig zunimmt. Der jeweilige Begehr richtet sich nach dem Masse der Ergiebigkeit der Weinernte.

Mit dem Handel in Fassdauben befassen sich in Tarragona alle Weinhändler, um sich nicht der Verlegenheit des Mangels an diesem Artikel auszusetzen, so dass die Fassbinder auch zugleich ihre Abnehmer sind. Die Rechnungsausgleichung findet Ende des Jahres statt. Dortige Firmen für duelas: Romén hermnos., Gápary Torrents, Bousoms Müller & Bacot, Canellas hermnos., Joaquin Rius.

Firmen für tablonas: Benings Lopez hermnos., Romneu hermnos., Is. Roca e hijos, Melchor Lloberas.

Was Valencia anbelangt, so können für diesen Platz nur Fassdauben in Betracht kommen, indem die Wälder der Nachbarprovinzen Stadt und Umgebung hinlänglich mit Bau- und Schiffsholz versehen und nur verhältnissmässig kleinere Partien aus dem Anlande bezogen werden. Das übliche Daubenmass ist 1.40 Meter. Die beliebte Qualität ist Rotheichen (roble rojo), worans die zum Brantwein nöthigen pipas jerezanas angefertigt werden. Der Preis hiefür stellt sich auf ca. 6000 Realen das Tausend. Am meisten, u. zw. zu Weinbotas oder pipas consumirt das Haus Martínez hermnos. in Grao (Hafen von Valencia). Fichten-, Tannen- und Buchenhölzer sind dort im Ganzen genommen nicht beliebt, doch hievon immerhin kleinere Mengen das Haus Don Vicente Chapa, dessen Chef mit der Regierung in günstigen Contractverbindungen steht.

Fassgestell- und Bauholzhändler in Valencia sind: Don Francisco Cubells und Don Mariano Ramiro, beide gut acreditirt.

Der Markt von Alicante hat meistens nur die schwedischen tablonas (Pfostenbretter), u. zw. die weissen und harzigen Sorten aufzuweisen.

Mass hievon 3×9 dick und breit, dann 6—25 kastil. Fuss lang. — Preis für 1., 2. und 3. Classe: 24, 20 und 19, bei dreimonatlicher Zahlungsfrist.

Alicante verbraucht jährlich im Ganzen bei 80.000 St. tablonas aus Schweden, Norwegen und Finnland.

Eichene Dauben verkauft man daselbst dormalen zu 7000—8000 Realen das Tausend. Jene aus Kastanienholz stellen sich viel billiger und werden zu Fassbedarf (botada) abgegeben. Duelas aus Eichenholz fehlen am dortigen Platze, sind deshalb hoch im Preise. Sonst kosten sie nur 4000—6000 Realen, je nachdem sie einfach oder doppelt sind.

Firmen: Manuel Escalambre, José Porcel, Facó. Ribelles, Antonio Jornet, Antonio Esquemre und Vinda de Esquemre.

In Cartagena sind die gebräuchlichsten Sorten finnländische und schwedische Bauhölzer (tablonas) 14 engl. Fuss lang, 3×9 stark, das Stück zu 16—18 Realen an Bord, und 1 bis 2 Realen theurer im Kleinverkehre. Auf norwegische Provenienz hält man nicht viel, weil die Hölzer ästig und knotig sind. Balken in einer Stärke von 12 bis 18 Zoll und 30 und mehr Fuss Länge finden Absatz. Der jährliche Verbrauch von den erwähnten tablonas (aus Fichtenholz) ist 10.000 bis 12.000 Dntzend, wäre aber noch viel grösser, wenn die Waare billiger geliefert werden könnte. Auch Amerika (Philadelphia) sendet zuweilen Hölzer nach Cartagena.

Mit dem Holzhandel beschäftigen sich dort die Häuser Iglesias hermnos. und Andreas Pedreño. Der jährliche Umsatzwerth des letzteren an Hölzern beläuft sich auf 7000 bis 8000 Colonnaten. Mit duelas kein Verkehr.

Gewöhnlich offeriren fremde Häuser ihre oft auch schon unterwegs befindlichen Ladungen. Als Basis gilt die Hölzer am Verschiffungsorte an Bord gestellt, und nebstbei die Feststellung der am Ausschiffungsorte zu bezahlenden Fracht. Letztere muss möglichst billig berechnet werden. Rothtannenes Holz ist das beliebteste. Nur möglichst wenig ist auf offenem Deck zu verladen. Manche Häuser haben ihre Agenten am Platze aufgestellt.

Malaga wird mit dem nöthigen Bauholze von Skandinavien und Portugal aus versehen. Venedig trug hiezu einstens auch bei, doch seit langer Zeit kennt man auch

Fassdauben aus Fiume nicht mehr am genannten Platze, der diesen Artikel einzig und allein aus Nordamerika erhält. Preise: für ganze Pipen à 150, für halbe à 120 und für Fässer à 95 Centimeter 3500—4400 Realen pr. Tausend (zu 1200 Stück).

Fiumaner Fassdauben liebt man in Malaga nicht, weil das Holz angeblich zu hart und deshalb schwerer zu verarbeiten ist. Auch glaubt man, sie liessen sich nicht so leicht spalten; kurz die Waare ist am Platze unbekannt, weshalb eine ganz kleine Sendung als Probe nicht unzweckmässig wäre. Firmen: Hijos de Heredia, Martin Heredia e hijos, Larios herms., Crooke herms., J. Clemens e Cp., Rafael M. Gomez, Math. Huelin e Cp., Rein e Cp., Ramos-Tellez e hijo und andere. Ramos-Tellez ist selbst auch Weinhändler und versieht sich mit Dauben, wovon das nicht benötigte Quantum an die Fassbinder abgelassen wird.

Palma de Mallorca (Balearen) erhält aus Russland und Norwegen seinen Bedarf an Bauhölzern, u. zw. in den üblichen Dimensionen und zu gleichen Preisen wie an den übrigen spanischen Küstenplätzen.

Aus Triest oder Fiume lässt die Firma Vinda Humbert e hijo höchstens einmal im Jahre eine Ladung Bretter, Pfosten und Stangen (zu Rudern) bringen, u. z. Bretter aus Tannenholz $\frac{7}{12}$ zöllig, viguetas (Pfosten, Planken) $\frac{3}{4}$ zöllig, cabirones (subbie) aus Buchenholz $\frac{3}{4}$ zöllig und 6—15 Fuss lang, Ruderstangen (astillas) 10—18 Fuss lang. Die Preise, welche je nach Massgabe der Vorräthe und des Begehrs variiren, stellen sich im Durchschnitte, wie folgt: Bretter 7—10 Realen pr. St., viguetas 7—12, cabirones 6—18, astillas 9—16 Realen.

Der Consum von Fiumaner Hölzern ist in Palma sehr beschränkt, da man dort schon an die skandinavischen Provenienzen gewohnt ist.

Ausfuhr von japanischen Seidenraupeneiern im Jahre 1871.

Yokohama. Das Charakteristische der letzten Saison im Handel mit Seidenraupeneiern war, dass die japanischen Händler, in der ungerechtfertigten Erwartung eines besonders günstigen Marktes, diesen frühzeitig überführten, dadurch ein Herabgehen der Preise nicht allein unter den Durchschnitt früherer Jahre, sondern auch bedeutend unter ihre eigenen Einkaufspreise verursachten, und ungeachtet aller gemeinschaftlichen Anstrengungen, durch künstliche Verminderung der Lager und standhaftes Festhalten an dem eigenen Preisansatze den Markt besser zu gestalten, schliesslich mit grossem Verluste verkaufen, ja ihre Waare theilweise verschleudern mussten.

Das Resultat war, dass, ungeachtet um 30.000 Cartons mehr als im Vorjahre (1,420.000 in 1871, gegen 1,390.000 in 1870) ausgeführt wurden, dennoch um 870.000 Dollar weniger als in jenem Jahre realisirt wurden. Der Totalwerth der ausgeführten Cartons war nämlich 1,630.000 Doll., gegen 2,500.000 Doll. im Jahre 1870.

Folgende Tabelle gibt eine Uebersicht der Ankünfte, Verkäufe und Preise während dieser Saison:

Ankünfte	Cartons	Verkäufe	Cartons	Preise
Erste und zweite Hälfte August	280.000	Ende August	40.000	Beste 2 bis 2½ Doll.
Erste Hälfte September	1,250.000	Halber Sept.	100.000	„ 2 bis 2½ „
Zweite Hälfte September	1,500.000	Ende Sept. .	250.000	{ „ 1½ bis 2 „
Halber October	1,600.000	Halber Octb.	300.000	{ Mittlere 1—1.25 „
Ende October	1,650.000	Ende Octb. .	500.000	{ Preise fast nominell.
Halber November	1,670.000	Halber Nov.	1,000.000	{ Beste 1½ bis 2 Doll.
Ende November	1,670.000	Ende Nov. .	1,250.000	{ Mittl. 30 Cts.—1 „
Ende December	1,670.000	Ende Decbr.	1,420.000	{ Beste bis 1.50 „
				{ Mittlere bis 40 Cents
				{ Beste 30 C. — 1 Doll.
				{ „ 20 — 70 Cents.

Die Betheiligung der verschiedenen Nationen am Cartongeschäfte dieser Saison und die Verschiffungen der hiesigen Dampfschiffahrts-Gesellschaften nach Frankreich und Italien gestalteten sich, wie folgt:

Mittelst der „Peninsular and Oriental Steam Navigation Comp.“			Mittelst der „Messageries Maritimes“			
Durch	Nach Frankreich	Nach Italien	Im Ganzen	Nach Frankreich	Nach Italien	Im Ganzen
Italiener . Kisten	69	972	1041	187	2211	2398
Franzosen	182	—	182	1643	14	1657
Deutsche .	84	93	177	279	199	478
Andere .	43	166	209	115	174	289
Im Ganzen, Kisten	378	1231	1609	2185	2598	4822

Durch die Pacific Mail Steam Ship Comp. wurden über S. Francisco von Amerikanern, Schweizern und Engländern 33 Kisten verschifft; davon waren 3 Kisten für Californien und 30 Kisten für Frankreich bestimmt.

Die Gesamtverschiffungen der verschiedenen Nationen stellen sich somit, wie folgt:

Durch	Nach Frankreich	Nach Italien	Zusammen
Italiener	256	3183	3439
Franzosen	1825	14	1839
Deutsche	363	292	655
Andere	188	380	528
	2632	3829	6461

Oder: nach Frankreich 40%, nach Italien 60%; durch Italiener 53%, durch Franzosen 29%, durch Deutsche 10%, durch Andere 8%.

Man kann für diese Saison die Kiste zu 220 Cartons rechnen, was einen Total-export nach Europa von 1,421.420 Cartons ergibt. Das Zollamt weist die Ausfuhr mit 1,393.700 Cartons aus, doch ist die erstere Zahl wohl die richtigere.

Im Jahre 1871 wurden auf dem italienischen Consulate keine Cartons gestempelt. Die italienischen Graineurs, die meist mit festen Ordres beauftragt sind, hielten dies nicht mehr für nöthig.

Die Anzahl der Cartons, welche auf dem französischen Consulate und dem schweizerischen General-Consulate gestempelt wurden, stellt sich also:

	Für Franzosen	Für Italiener	Für Deutsche	Für Andere	Zusammen
Auf dem franz. Consulate	339.092	51.806	34.682	27.356	452.936
„ „ schweiz. G.-Cons.	—	5.100	2.450	9.930	17.480
Zusammen, Cartons	339.092	56.906	37.132	37.286	470.416

Es wurden somit 31% der ausgeführten Cartons gestempelt, während im Jahre 1870 dies bei 60% der Fall war.

Sämmtliche auf den Markt gebrachte Cartons waren grüne Annuali. Die totale Vernachlässigung der Bivollini seitens der Käufer in den nächstfrüheren Saisons war der Grund, dass davon in 1871 gar keine mehr auf den Markt gebracht wurden. Von weissen Annuali kamen einige tausend Stück, welche ihrer Seltenheit wegen mit 3 bis 3 1/2 Doll. bezahlt wurden.

Das Verhältniss der in den verschiedenen Provinzen fabricirten Cartons wird amtlich folgendermassen angegeben: In der Provinz Shinshiu, wo die besten Cartons erzeugt werden, von wo jedoch auch solche geringerer Qualität kommen, 45%; Oshiu, mit einer den Shinshiu-Cartons im Werthe gleichgehaltenen Qualität, 20%; Gōshiu, Cartons mittlerer Qualität, 12%; Kōshiu, Cartons mittlerer und geringerer Qualität, 6%; Musashi, in welcher Provinz Yokohama und Yedo liegen, Cartons geringerer Qualität, 4%; in anderen Provinzen, geringere und mittlere Qualitäten, 13%.

Es war die allgemeine Ansicht, dass der neue Samen mit wenigen Ausnahmen nur gesunde Qualitäten enthalte. Deshalb wurde mit mehr Vertrauen als in früheren Jahren gekauft. Der Grund dafür liegt hauptsächlich in der Kennzeichnung der verschiedenen Qualitäten durch die eigens hiefür eingeführten Regierungstempel. Diese Massregel zeigte sich als sehr wohlthätig, denn sie steuerte in wirksamer Weise den von japanischen Händlern früher so häufig geübten und so schwer erkennbaren Betrügereien. Die Bedeutung dieses Handels erhellt am besten aus nachstehenden Daten:

Jahr	Total-Export nach Europa Cartons	Preise	Gesamtwert
1866	950.000	Beste 3—4 Doll., mittlere 1 ⁸⁰ Doll.	1,800.000 bis 2,220.000 Dollar (nicht genau erhoben)
1867	800.000	" 4—4 ¹ / ₂ " Bivoltini Doll. 0 ³⁰ bis 1 ³⁰	2,100.000 Doll.
1868	2,400.000	" 4—4 ¹ / ₂ Doll., mittlere 2 ¹ / ₂ bis 3 ¹ / ₄ Doll., geringe 0 ²⁵ bis 1 ⁷⁵ Doll., Bivoltini 0 ²⁵ bis 1 ⁵⁰ Doll.	5,500.000 "
1869	1,400.000	" 3 ¹ / ₂ —4 ¹ / ₂ Doll., mittlere 3 bis 3 ¹ / ₂ Doll., geringere 1 ³ / ₄ bis 2 ¹ / ₄ Doll., Bivoltini 0 ³⁰ bis 1 ²⁵ Doll.	2,860.000 "
1870	1,390.000	" 3—5 Doll., mittlere 2 ¹ / ₂ bis 3 ¹ / ₄ Doll., geringe 1—1 ¹ / ₄ Doll., Bivoltini unverkäuflich	2,500.000 "
1871	1,420.000	" 1 bis 2 ¹ / ₂ Doll., gegen Ende der Saison 0 ⁵⁰ Doll., mittlere 1 ⁵⁰ bis 2 Doll., geringe 0 ²⁰ bis 0 ⁵⁰ Doll., Bivoltini am Markte fehlend	1,630.000 "

Der Gesamtwert des Exporthandels von Japan mit Inbegriff der Cartons betrug in der Saison 1868/1869 (von Juni bis Juni) 19,722.000 mexicanische Dollar, 1869/1870 16,720.000 und in 1870/1871 11,948.000 Doll.

Der Export von Cartons ist somit im Durchschnitt 25% der ganzen Ausfuhr gewesen und das Aufhören oder die bedeutende Verminderung dieses Handels wäre nicht nur für das Land selbst ein Verlust, sondern würde auch dem japanischen Handel im Allgemeinen Eintrag thun.

Andererseits ist aber freilich im Interesse der seidenproducirenden Länder Europa's zu wünschen, dass selbe möglichst bald von dem Bezuge japanischen Seidensamens unabhängig werden, wozu immer mehr Hoffnung besteht, seit die Samenreproduction dasselbst gute Resultate zu liefern beginnt. Japan dürfte aber für den Entgang dieses Exportgewinnes in der Besserung der Qualität der im Lande erzeugten Seide eine Compensation finden, indem die fortdauernde Ausfuhr des besten Samens unstreitig eine üble Nachwirkung auf das japanische Seidenproduct gezeitigt hat.

Handel, Industrie und Verkehrswesen von Rheinland- Westphalen im Jahre 1871.

Köln. Während das Jahr 1870 als ein Uebergangsjahr zu betrachten war, in welchem die lebhaftesten Hoffnungen die bitterste Enttäuschung erfuhren, und sich dann unter dem Eindrucke der Siege in Frankreich wieder hoben, ist das Jahr 1871 für Handel und Industrie ein wahrhaft segensreiches gewesen. Es lässt sich schwerlich ein Beispiel aufweisen, dass während und nach einem so gewaltigen Kriege, der zudem die Blüthe des Volkes unter die Fahnen rief, eine so lebhaftere Entfaltung der materiellen Production stattgefunden hat, wie in 1871. War auch der Mangel an Arbeitern und Eisenbahnwaggons stellenweise und zeitweilig ein grosses Hinderniss der schwinghaften Entfaltung, so gingen diese Uebelstände bald vorüber und war in der Mitte des Jahrs die Grossindustrie auf allen Gebieten in lebhafter Entwicklung begriffen.

In erster Reihe steht die Bergwerks- und Hütten-Industrie. Viele Hüttenwerke hatten bei Ausbruch des Kriegs massenhafte Bestellungen erhalten, die zum grössten Theile widerrufen wurden. Als aber die Gewissheit vorlag, dass Deutschland siegreich vorgehen werde, wurden diese Bestellungen erneuert und in Folge dessen auch die Kohlenbergwerke schwinghafter betrieben, obgleich durch den Mangel an Arbeitern die Kohlenpreise beträchtlich in die Höhe gingen und sich seither auch auf diesem Stande gehalten haben. Trotz der eben berührten Hemmnisse betrug die Kohlenförderung dennoch in Oberbergamtsbezirke Dortmund, dem wichtigsten Gebiete für die Kohlenförderung in Rheinland-Westphalen, im Jahre 1871: 62,661.778 $\frac{1}{8}$ Tonnen oder 263,176.946 Ctr., gegen 244,398.634 Ctr. in 1870, 240,683.388 Ctr. in 1869 und 228,878.876 Ctr. in 1868. Der Geldwerth der Förderung in 1871 hat 29,822.361 Thlr., gegen 22,542.016 Thlr. in 1870, betragen.

Von dem Kohlequantum des Jahrs 1871 wurden auf dem Rheine verfrachtet, und zwar:

Aus dem Ruhrorter Hafen	20,826.766 Ctr.
Aus dem Duisburger "	8,445.185 "
Zusammen	29,271.951 Ctr.
Davon gingen: zu Berg	14,363.077 Ctr.
zu Thal	14,908.874 "

Das grösste Quantum Kohlen, das aus dem Ruhrgebiete in den Consum gebracht wurde, fiel den Eisenbahnen zu, die sich mehr und mehr des Kohlentransports bemächtigen, da sie nach den meisten grösseren Zechen Eisenbahnen bauen und denselben auch sonstige Erleichterungen gewähren.

Als Beweis, wie sehr die Hauptkohlenhäfen der Ruhr im Kohlentransporte zurückgegangen sind, dienen folgende Ziffern, welche die in Ruhrort und Duisburg ver-
schifften Mengen ausdrücken:

	1869	1870	1871
	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Zu Berg	18,511.032	15,989.908	14,363.077
Zu Thal	18,875.748	16,949.026	14,908.874

Die Ursachen dieser Verminderung sind aber nicht ganz in der Eisenbahncurrenz zu suchen, da sie theilweise in der geringen Zufuhr als Folge des Waggomangels, theilweise auch in einem schwächeren Verbräuche am Oberrhein und in Holland begründet ist. In Folge der gestiegenen Preise trat die Ruhrkohle in den genannten Gegenden etwas zurück, und erst in Folge der in England und Belgien eingetretenen Preissteigerung hob sich der Absatz wieder.

Im Oberbergamtsbezirke Bonn, wozu die Kohlenreviere der Saar, sowie der Inde und Worm bei Aachen, Eschweiler und Stolberg gehören, betrug die Kohlenförderung im Jahre 1871: 85,185,084 Ctr. im Werthe von 12,279,295 Thlr. Von den Saargruben wurden in 1871: 62,152,937 Centner abgesetzt. Davon gingen zu Land 12,934,104 Ctr.; auf der Saar 10,321,950 Ctr., mittelst Eisenbahn 32,777,455 Ctr. Süddeutschland empfing 14,276,396 Ctr., Elsass-Lothringen 11,038,711 Ctr., Frankreich 5,937,015 Ctr., die Schweiz, Oesterreich und Italien 2,690,240 Ctr. Die gesammte Steinkohlenförderung des Regierungsbezirks Aachen hat in 1871: 20,360,856 Ctr. betragen. Der grösste Theil dieser Kohlen wurde in den industriellen Etablissements der Gegend verbraucht, ein geringer Theil auf der Rheinischen Eisenbahn abgeführt. In Aachen wurden an fremden Kohlen 2,343,163 Ctr., gegen 628,748 Ctr. im Vorjahre, eingeführt; nach Holland gingen 527,597 Ctr. und nach Belgien 25,311 Ctr.

Die Erzproduction des Jahrs 1871 betrug:

1. im Oberbergamtsbezirke Dortmund:

Eisenerze auf 40 Werken	11,568,341 Ctr.
Zinkerze " 7 "	458,640 "
Bleierze " 3 "	27,742 "
Kupfererze " 1 "	1-5 "
Vitriolerze " 2 "	39,372 "
Salz auf 6 Salinen	393,029 "

2. im Oberbergamtsbezirke Bonn:

Eisenerze auf 946 Werken	33,706,098 Ctr.
Zinkerze " 65 "	814,136 "
Bleierze " 172 "	1,154,082 "
Kupfererze " 97 "	485,147 "
Silbererze " 1 "	219 "
Quecksilbererze " 2 "	140 "
Antimonerze " 50 "	249,330 "
Vitriolerze " 14 "	2,239,232 "
Alaunerze " 1 "	63,416 "
Schwerspath " 3 "	26,000 "
Phosphorit " 6 "	131,785 "
Dachschiefer " 313 "	103,409 Reis,
	112,587 Quadrattuss Platten,
	5,111 Fuder und
	70,180 Stück.

Der Gesamtwert dieser Production beziffert sich mit 23,432,185 Thlr.

Wie aus der vorstehenden Uebersicht hervorgeht, übertrifft der Oberbergamtsbezirk Bonn, zu dem auch das Nassauische gehört, in Bezug auf die Eisenerzförderung den Oberbergamtsbezirk Dortmund um ein Bedeutendes. In erster Linie steht da Siegen'sche, das im Jahre 1871 an Eisenerzen 5,800,372 Ctr., an Bleierzen 55,681 Ctr. an Kupfererzen 13,849 Ctr., an Zinkerzen 53,740 Ctr., an Fahlzen 14,948 Ctr. förderte. Im Lahnthale steht eine grosse Menge Eisenerzgruben in Betrieb, die ihr Förderung mittelst Eisenbahnen und Schiffahrt nach den Hüttenwerken des Rhein und der Ruhr schaffen. Für Zink- und Bleierze ist die Eifel, die Gegend von Eschweiler Stolberg und Benzberg von Wichtigkeit.

Die Eisenhütten im Oberbergamtsbezirke Dortmund lieferten: Roheisen in Gängen und Masseln 6,572.723 Centner, Rohstahlisen 881.356 Ctr., Roheisen in Gussstücken 67.106 Ctr., Eisengusswaaren 1,121.600 Ctr., Stabeisen 5,114.594 Ctr., Schwarzblech 596.888 Ctr., Weissblech 631.755 Ctr., Rohstahl 438.416 Ctr., Gussstahl 2,712.953 Ctr., raffinirter Rohstahl 122.410 Ctr.

Ferner wurden gewonnen: Rohzink 201.036 Ctr., Zinkblech 143.000 Ctr., Zinkweiss 51.500 Ctr., Eisenvitriol 15.970 Ctr.

Ueber die Gesamtproduction der Hüttenwerke im Oberbergamtsbezirke Bonn fehlen die Angaben.

Im Siegen'schen wurden gewonnen: 1,132.075 Ctr. Coaks Roheisen, 378.607 Ctr., Coaks-Spiegeleisen, 105.333 Ctr. Holzkohlenstahl und Spiegeleisen, 31.110 Ctr. Holzkohlenroheisen.

Der Werth der gesammten Hüttenproduction im Siegen'schen betrug 6,715.925 Thlr. Die Gegend um Eschweiler, Stolberg und Aachen besitzt eine bedeutende Eisenindustrie, an welcher das Walzwerk der Gesellschaft „Phönix“ zu Ruhrort und das Werk des Herrn Hoesch zu Lendersdorf besonders betheiligt sind. Die Burbacher Hütte bei Saarbrücken lieferte 876.714 Ctr. Roheisen, 22.382 Ctr. Gusswaaren, 708.770 Ctr. Walzeisen. Das Stahlwerk zu Goffenteine producirte 25.000 Kilo Eisengusswaaren, 350.000 K. Eisenbahn und Kutschenfedern und 325.000 K. diverse Stahlarten.

Bei der Grossartigkeit der in Rheinland-Westphalen vorhandenen Hüttenindustrie lässt sich eine eingehende Schilderung derselben im engen Rahmen eines Jahresberichts gar nicht geben; es können daher nur die wichtigsten Zweige angeführt werden. Die Gussstahlproduction wird vorzugsweise durch das weltberühmte Etablissement des Herrn Krupp in Essen repräsentirt, das im Jahre 1871 an Gussstahl 150 Millionen Pfund, gegen 130 Millionen im Vorjahre, producirte.

Nach der Krupp'schen Gussstahlfabrik nimmt jene des Roehasser Vereins den ersten Rang ein. Derselbe producirte im Jahre 1871 gegen 70 Millionen Pfund Gussstahl. Ausserdem befinden sich noch Gussstahlfabriken in Witten, Osnabrück u. s. w. Auch der Hörder Hüttenverein lässt Bessemer Gussstahl anfertigen und denselben zu Achsen für Eisenbahnwagen, zu Schienen u. s. w. verarbeiten. Die Nachfrage nach Gussstahl ist bedeutend gestiegen, besonders zu Eisenbahn- und Kriegszwecken.

Puddelstahl liefert der Kreis Hagen in vorzüglicher Güte. Im Jahre 1871 war die Nachfrage besonders stark in Puddelstahlschienen.

Eine der bedeutendsten Hüttenwerks-Gesellschaften ist der „Phönix“ in Laar bei Ruhrort, der im Betriebsjahre 1871/72 56,163.100 Kilo Roheisen lieferte und auf der Hütte zu Laar 31,180.931 Kilo Schienen aus Gussstücken und auf der Hütte zu Eschweiler-Aub 18,046.711 Kilo fertiges Eisen, darunter Räder und Achsen, producirte.

Neben diesem ist der Hörder Hüttenverein zu nennen, dessen Production im Jahre 1871 215.299 Ctr. Roheisen, 51.934 Ctr. Eisenguss, 502.278 Ctr. Stab- und Façon-eisen, 60.421 Ctr. Puddelstahl und 305.765 Ctr. Gussstahl betrug. Die Firma König und Reunert in Aamen lieferte 36.000 Ctr. Gussstahl.

Die Eisenwaaren-Etablissements vertheilen sich auf die Kreise Lennep, Solingen, Hagen, Brilon u. s. w. Remscheid und Hagen mit ihren Umgebungen nehmen in dieser Hinsicht den ersten Rang ein. Es werden alle Sorten Haus- und Ackergeräthe, Werkzeuge u. A. verfertigt und in alle Theile der Welt abgesetzt. Die Sensenfabriken der Kreise Arnsberg, Brilon und Meschede sind in den letzten Jahren etwas zurückgegangen, hat sich aber in 1871 wieder gehoben.

In grosser Entwicklung steht die Dampfkesselfabrication in Aachen, Essen und Düsseldorf, sowie die Drahtfabrication in Hamm und Neu-Oege. Auch ist in den letzten Jahren viel Walzdraht im Kreise Hagen angefertigt worden.

Die Nähfadelfabriken Aachens litten in der ersten Hälfte des Jahrs 1871 unter den Folgen einer Absatzstockung nach Frankreich, welches Land ganz bedeutende

Quantitäten dieses Fabrikats bezieht. Die ganze Production des Jahrs 1871 wird auf 1600—1700 Millionen veranschlagt. Stecknadeln liefert Altena in Westphalen und die dortigen Fabriken hatten guten Absatz.

Sämmtliche Maschinenfabriken, Brückenbau-Anstalten, Räderfabriken u. s. w. erfreuten sich in Folge des guten Standes der Grossindustrie einer schwunghaften Thätigkeit zu lohnenden Preisen, obgleich die Theuerung der Rohmaterialien den Gewinn etwas beeinträchtigte.

Die Textil-Industrie war das ganze Jahr hindurch in lebhafter Entwicklung. Da Frankreich seine Verbindungen mit dem Zollverein abgebrochen hatte und selbst wenig produirte, so konnten unsere Fabriken leicht die Concurrenz bestehen, besonders in Seiden- und Sammtstoffen, die in Crefeld, Viersen, Dülken, Geldern u. s. w. verfertigt werden. In ganzseidenen Stoffen war schwarze Waare das ganze Jahr hindurch gefragt, besonders Faille, Grosgrain und Cachemir. Farbige Stoffe blieben während der ganzen Dauer des Kriegs ziemlich vernachlässigt. Ganzseidene Bänder sind stark nach Amerika gegangen, fanden aber auch im Zollverein und in England guten Absatz. Sammtroben und Sammtmantillen sind stark Mode geworden.

Für das Baumwollgeschäft begann im letzten Quartal des Jahrs 1870 ein gutes Geschäft, das jetzt noch anhält, zumal da der Preis der Baumwolle niedrig war und die Käufer von Garnen und Geweben anloekte. In Folge dessen konnten auch die beiden Baumwollspinnereien in Köln und Gladbach ihren Actionären gute Dividenden zahlen.

Die Leinengarnspinnereien in Düren, Viersen, Bielefeld u. s. w. blieben hinter andern Industriezweigen in ihrer Entwicklung etwas zurück, und kann das Geschäft im Grossen nicht lohnend genannt werden. Die stärkste Nachfrage herrschte in Werggarnen und nur gegen den Herbst trat ein lebhafter Begehrl in feineren Garnsorten ein. Die Bielefelder Spinnereien hatten in der zweiten Hälfte des Jahrs eine gute und dauernde Nachfrage in allen Garnsorten, so dass sogar Garne nach Irland gesandt wurden. In Leinen, sowohl was feine als ordinäre Sorten betrifft, war das Geschäft ein ziemlich gutes. Bemerkenswerth ist die Thatsache, dass seit einigen Jahren bedeutende Anfrträge auf Bielefelder Leinengarne aus Italien eingehen. Die Fabriken fertiger Wäsche in Bielefeld hatten bis zum Schlusse des Jahrs gute Beschäftigung, was theilweise auf Rechnung des Ausbleibens der französischen Concurrenz gesetzt werden muss.

Die Hauptsitze der Fabrication halbseidener Waaren als: Bänder, Lützen, Möbelstoffe, Tischdecken, ferner von wollenenen und halbwillenen Waaren ist das Wuppertal, besonders Elberfeld und Barmen. Das Geschäft in diesen Artikeln war nach dem Friedensschlusse ein lebhaftes, obgleich auch hier das Steigen der Rohstoffpreise und Arbeitslöhne den Gewinn der Fabrikanten schmälerte.

Die Tuchindustrie vertheilt sich hauptsächlich auf die Städte Aachen, Birtscheid, Montjoie, Eupen, Kettwig, Werden, Lennep und Hückeswagen. Die Fabrication gewöhnlicher Tuchsorten, besonders für die Armee, stand in Folge des starken Verbrauchs im Kriege in lebhafter Thätigkeit. Die Tuchfabriken in Aachen und Birtscheid haben den Markt in Nordamerika, der ihnen in Folge der hohen Einfuhrzölle fast ganz verschlossen war, wieder gewonnen. Ausserdem beziehen England, Holland, Belgien, Spanien, Portugal, Italien u. A. bedeutende Quantitäten Tuch. Das Geschäft in England war besonders gut; dagegen will sich dasjenige nach Elsass Lothringen noch nicht recht machen, da man dort noch zu sehr an französische Tuche gewöhnt ist.

Im Handelskammerbezirke Aachen stehen einige 80 grössere Tuchfabriken in Betrieb, welche mit ebensoviel Dampfmaschinen von zusammen 3000 Pferdekraften gegen 200.000 Stücke Tuch im Werthe von ca. 12 Millionen Thaler jährlich fabriciren. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter beträgt 10.000. Die Fabriken in Werden und Kettwig liefern besonders Tuche für Officier-Uniformen, die nach dem Kriege stark gefragt wurden.

Auch die Lederfabrication hat durch den Krieg einen bedeutenden Aufschwung erfahren, besonders die Herstellung von Sohlleder. Die Preise der rohen Häute und der Lohc stiegen fortwährend. Im Kreise Siegen standen 1871 73 Gerbereien in Thätigkeit, welche 33 380 Ctr. Sohlleder zum Werthe von 1,835.900 Thaler lieferten. Auch die Lederfabriken des Mosellandes und der Eifel erfreuten sich eines guten Absatzes.

Die meisten Häute werden aus den La Plata-Staaten bezogen, die unsern Tuchfabriken auch grosse Quantitäten Wolle liefern. Seit einigen Monaten ist denn auch in Köln eine Bank mit einem Capitale von 10 Millionen Thalern gegründet worden, welche die Geldgeschäfte mit den La Plata-Staaten besorgt. Für gute Lohc wurden im Triersehen 2 Thlr. 25 Gr. bis 2 Thlr. 28 Gr. bezahlt. Der Absatz in Lederwaaren war befriedigend. Eupener Fabriken haben in Elsass-Lothringen trotz der französischen Concurrenz einen guten Markt gefunden.

In der Glasfabrication herrschte in den ersten Monaten des Jahrs 1871 eine ziemliche Flaueheit, die aber nach dem Friedenschlusse wich und einer lebhaften Geschäftsthätigkeit Platz machte. Die Fabriken im Kreise Saarbrücken lieferten 13.600 Ctr. weisses und farbiges Glas und die Fensterglasfabriken 1,258.000 Quadratmeter Fensterglas. Die Stolberger Fensterglasfabrik lieferte 2,700.000 Quadratfuss Fensterglas, 11.000 Quadratfuss Mouscelinglas und 1.500 Quadratfuss mattgeschliffenes Glas. Die Spiegelglas-Manufactur in Stolberg sah sich durch den Ausfall der Bauthätigkeit in der ersten Hälfte des Jahrs 1871 sehr beeinträchtigt, ist aber seitdem wieder zur vollen Entfaltung ihrer Thätigkeit gekommen.

Der Schifffahrtsverkehr auf dem Rhein war das ganze Jahr hindurch lebhaft, und zwar in der ersten Hälfte vorwiegend für Militärzwecke. Wie sich derselbe in den letzten Jahren entwickelt hat, geht aus folgender statistischer Aufstellung über die Gesamtbewegung der Segel- und Dampfschifffahrt zu Berg und zu Thal hervor:

	Last	oder	Centner
1868	3,045.000		121,800.000
1869	3,107.500		124,300.000
1870	2,842.500		113,700.000
1871	3,072.500		121,100.000

Es erhellt hieraus, wie nachtheilig die Eisenbahnen im Rheinthale auf den Schifffahrtsverkehr einwirken, obgleich sich auch die Wirkungen des Kriegs im Einzelnen bemerkbar machen. Der Hafcnverkehr von Köln stellte sich in den Jahren 1870 und 1871 verglcichsweise also:

	1871		1870	
	Ctr.	in Schiffen	Ctr.	in Schiffen
Angekommen sind	3,847.809	4348	3,100.950	4716
Abgegangen sind	1,008.005	2910	1,219.675	3101

Unter den 7258 Schiffen des Jahrs 1871 befanden sich 3204 Dampfschiffe mit 809.564 Ctr. Güter und 2918 Segelschiffe mit 4,046.250 Ctr. Mit Flüssen wurden zu Thal 349.636 Ctr. angebracht.

Die rheinische Dampfschifffahrt (kölnische Gesellschaft) beförderte 1871 in 2090 Fahrten 154.507 Passagiere und 134,127 Ctr. Güter, gegen 145.299 Passagiere und 184.779 Ctr. Güter im Vorjahre.

Die kölnische Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft beförderte rheinaufwärts 814.607 Ctr., rheinabwärts 1,260.782 Ctr. Die Beurt-Schifffahrt nach Mannheim und dem Neckar transportirte 103.636 Ctr., gegen 119.456 Ctr. in 1870.

Die Köln-Mündener Eisenbahn transportirte im Jahre 1871 5,344.098 Personen (um 390.761 mehr als im Vorjahre) und 157,998.737 Ctr. Güter (um 16,712.718 Ctr. mehr). Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen 3,107.152 Thlr., jene aus

dem Güterverkehr 7,977.286 Thlr. Das transportirte Kohlenquantum stellte sich auf 72,362.419 Ctr.

Die rheinische Eisenbahn transportirte 7,394.333 Personen (um 983.025 mehr), und 97,010.590 Ctr. Güter (um 6,000.000 Ctr. mehr). Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen 4,035.766 Thlr., diejenigen aus dem Güterverkehr 6,222.934 Thlr. An Kohlen wurden 42,873.670 Ctr. befördert.

Die bergisch-märkische Eisenbahn beförderte 9,631.447 Personen und 200,400.559 Ctr. Güter (gegen 13,947.403 Ctr. in 1870), darunter 99,769.565 Ctr. Kohlen. Die Gesamteinnahme betrug 2,814.060 Thlr. aus dem Personenverkehr und 8,609.876 Thlr. aus der Güterbeförderung.

Die Bauhätigkeit auf den in Angriff genommenen neuen Linien war im Laufe des ganzen Jahrs sehr lebhaft. Die Köln-Mündener Eisenbahn-Gesellschaft hat mehrere Strecken der Venlo-Hamburger Bahn mit der Eisenbahnbrücke bei Hamburg vollendet, während der Bau der Emscherthal- und der Scheldethalbahn noch im Zuge ist. Die bergisch-märkische Gesellschaft ist mit dem Ausbaue der Ruhrthalbahn beschäftigt und hat die Linien Elberfeld-Deutz und Aachen-Welkenrath dem Betriebe übergeben; ansserdem hat sie mehrere kleinere Linien, so die Bahn von Odenkirchen nach Jülich und Stolberg in Angriff genommen. Die rheinische Eisenbahn-Gesellschaft hat mehrere bedeutende Linien projectirt, so unter Anderem die Bahn von Troisdorf nach Speldorf, von Wattencheid nach Hördo-Dortmund, von Düsseldorf nach Hagen, von Nenss nach Crefeld und Viersen, von Euskirchen nach Köln u. s. w. Auf allen Theilen des rheinisch-westphälischen Industrie-Gebiets, dessen Thätigkeit im Vorstehenden nur nach seinen Hauptzweigen geschildert werden konnte, macht sich das Bestreben nach Erweiterung des vorhandenen Eisenbahnnetzes und Erschliessung der noch nicht mit Schienenwegen ausgestatteten Gegenden bemerkbar, eine Folge der grossartigen Thätigkeit in allen Zweigen der materiellen Production, besonders der Montan- und Metall-Industrie, die sich colossal entwickelt und stets neue Gebiete in den Kreis ihrer Wirksamkeit zu ziehen sucht. Schon hebt sich die Montan-Industrie der Eifel als Folge der in Betrieb stehenden Eisenbahn; auch erwarten mehrere Theile des Westerwalds, des Sieggebiets und des Lahnthals, die reich an Erzlagern sind, den Bau von Eisenbahnen, mit denen zahllose neue Erwerbsquellen erschlossen werden. Das Jahr 1871 ist in industrieller und mercantiler Hinsicht ein sehr ergiebiges gewesen und spricht die lebhaftige Thätigkeit der vorhandenen Credit-Institute, wie die Gründung einer Anzahl neuer Banken für den grossen Bedarf an Geld als Mittel zur Förderung jener Thätigkeit, die in keinem Theile Deutschlands so an Umfang zugenommen hat, wie in Rheinland-Westphalen.

Landwirthschaftliche Verhältnisse von Württemberg.

Stuttgart, Ende Januar 1873. Die Wärme des Jahrs 1872 war im Ganzen viel zu gering. Nur Februar, März und April waren bei geringen Niederschlägen zu warm, wogegen Mai, Juni, Juli und August, gerade die Hauptvegetationsmonate, reichliche Regen brachten; erst spät im October und November, und auch im December stieg wieder die Wärme mit zum Theil bedeutenden Niederschlägen. Welchen Einfluss diese abnormen Witterungsverhältnisse auf den Ertrag an landwirthschaftlichen Producten hatten, wird aus folgender Darstellung ersichtlich.

Die Aussaat des Wintergetreides war durchweg im Lande in Folge der anhaltenden Trockenheit des Spätsommers und Herbstes verzögert worden. In milderen Gegenden gingen wohl die Saaten noch vor Eintritt des Winters auf, in den rauheren Landestheilen war aber das häufig nicht mehr der Fall. Im Allgemeinen kamen die Pflanzen schwächlich durch den Winter und da vielfach noch Mäusefrass dazu kam,

mussten maache im Frühjahr angepflügt werden. Die Witterung des Frühjahrs war sehr günstig, die Saaten erstarkten und als vollends die Regen im Mai und Juni sie zu kräftiger, zum Theil sehr üppiger Bestockung brachten, gab es viel Lager, wozu noch besonders die häufigen, durch das ganze Land verbreiteten Gewitterstürme das Ihrige beitrugen. Je nachdem das Lageru früher oder später eintrat, erhielt man mehr oder weniger leichte Frucht, und es haben sich die bei der Ernte gehegten günstigen Erwartungen bezüglich der Körner in vielen Fällen nicht bestätigt, während der Strohertrag vorschlug. Der Weizen litt zum Theil weniger als der Dinkel, wogegen der Roggen den meisten Schaden nahm.

Den Sommerfrüchten war die Witterung zur Zeit der Bestellung im Allgemeinen sehr günstig. Ebenso förderlich war dieselbe für die erste Entwicklung, bis dann bald die häufigen Regen im April und Mai nachtheilig wurden und namentlich der Gerste schadeten. Dem Hafer war wohl die Nässe und Kälte weniger schädlich, allein schliesslich blieb auch diese Frucht im Ertrage zurück. Regen und Stürme warfen auch die Sommergewächse nieder, wodurch namentlich die Gerste leicht in den Körnern wurde. Zu allem dem kam noch für die Gerste schlechte Witterung während der Ernte, so dass Vieles beim Einheinsen Noth litt. Auch bei dieser Fruchtgattung haben sich die vor der Ernte gehegten Erwartungen nicht bestätigt; der Ertrag blieb in Quantität und Qualität der Körner unter dem Durchschnitt und ebenso in Menge und Beschaffenheit des Strohs. Der Hafer mag im Allgemeinen eine Mittelernte, zum Theil etwas mehr geliefert haben, jedenfalls hatte er noch den Vortheil besserer Witterung zur Zeit der Ernte.

Unter den Hülsenfrüchten haben namentlich die Bohnen fast durchgängig gute Erträge geliefert. Weniger war dies bei Erbsen, Linsen und Wicken der Fall.

Winterkohlraps und Rübsen gaben durchwegs, wo es nicht hagelte, so befriedigende Erträge wie seit lange nicht mehr. Auch der Mohu hat im Allgemeinen befriedigt.

Für Wurzel- und Knollengewächse war das Jahr wenig günstig. Die geringe Wärme brachte bei den Zuckerrüben wenig Zuckerstoff hervor, so dass im Allgemeinen in Quantität und Qualität nur eine geringe Mittelernte zu Stande kam. Unter den Kartoffeln fand man viele ungeniessbare, speckige und kranke Knollen und die Ernte blieb weit unter dem Mittel.

Von den Spinnpflanzen lässt sich gleichfalls nichts Gutes berichten. Lein gab im Allgemeinen noch eher einen guten Ertrag, obgleich er kurz blieb; Hanf dagegen lieferte vielfach eine völlige Missernte.

Die Futtergewächse haben fast ohne Ausnahme das beste Erträgniss geliefert. Die Vorräthe genügen vollkommen für den Winter; es sind also der Viehzucht die besten Aussichten eröffnet.

Die Hopfenernte fiel in keiner Weise befriedigend aus und es lässt sich annehmen, dass bis Frühjahr die vorräthige Frucht verbraucht sein werde.

Der Weinstock erfüllte die Hoffnungen des Winzers, ebenso wie jene des Publicums in sehr geringem Masse. Schon die Fröste im November 1871 schadeten den Reben. Das unreife Rebholz erforderte grossentheils im Winter und im Frühjahr blieben viele Augen der Tragreben blind. Die Entwicklung war zwar im Frühjahr sehr günstig, allein die kalten und regnerischen Tage des Mai und Juni hemmten die weitere Entwicklung und verspäteten den Eintritt der Blüthe. Im Sommer und Herbst fehlte die notwendige Wärme vollständig, die gute und warme Witterung im Spätherbst kam zu spät und konnte nur noch für die Lese ausgenützt werden. Das Ernteergebniss ist nach alledem als ein sehr mittelmässiges zu bezeichnen. Die Qualität ist etwas besser als 1871, aber kaum besser als 1870.

Ebenso wenig erfreulich sind die Ergebnisse der Obstzucht. Schon die Blüthe war eine matte und kranke. Im Allgemeinen ist der Ertrag des Jahrs 1872 als ein

sehr mittelmässiger zu betrachten. Als die dankbarste unter den edleren Sorten bewährte sich abermals die Goldbergamotte. Ausserdem trugen geringere Localsorten reichlich. Kirschen gab es in den Thälern der Alb und auch sonst in Menge. Zwetschken trugen gleichfalls reichlich, dagegen gab es wenig Aprikosen und Pfirsiche.

Das Jahr 1872 hat sich in Beziehung auf Hagelschlag ausgezeichnet und fügte namentlich auch den Versicherungsgesellschaften grossen Schaden zu.

Ein erfreulicheres Bild bieten die Verhältnisse der Viehzucht. In Folge des im Jahre 1871 frühzeitig eingetretenen Winters mussten die Wintervorräthe bald in Angriff genommen werden, hielten aber vor, denn die Erträge des Jahres 1870 waren reichlich gewesen. Im Vorsommer konnte frühzeitig mit der Grünfütterung begonnen werden, und bei dem Gedeihen aller Futtergewächse trat während des ganzen Sommers und Herbstes kein Mangel ein. Die ausgezeichnete Witterung des Sommers und Vorwinters gestattete bis heute die Schafe wenigstens theilweise draussen zu halten. Der Handel mit Rindvieh jeder Art war das ganze Jahr hindurch äusserst lebhaft und lohnend. Die Schafzucht weist in gleicher Weise günstige Resultate auf, auch waren die Preise für Wolle seit Jahren nicht so günstig wie in 1872.

Die Schweinezucht hat in den letzten Jahren eine steigende Bedeutung erhalten und es wurden den ganzen Sommer gute Preise bezahlt; erst im Herbste zeigte sich der fehlenden Kartoffeln wegen, ein Rückgang.

Der Handel mit Getreide war im Allgemeinen das ganze Jahr hindurch flau. Vom Januar an gingen die Preise zurück, stiegen aber später wieder in Folge des schlechten Ausfalls der Ernte. Aelteres Getreide erzielt höhere Preise als neues. Im Allgemeinen sind die Getreidepreise befriedigend.

Die Aussichten des laufenden Jahrs sind bis jetzt allenthalben gut. Sämmtliche Wintersaaten, selbst die spät ausgesäten, konnten hinlänglich erstarken, der Reps berechtigt zu den besten Hoffnungen, die Futtervorräthe sind reichlich und auch für den Weinstock eröffnen sich gute Aussichten.

Die Verhältnisse der landwirthschaftlichen Arbeiter sind im Laufe des Jahrs im höchsten Grade schwierig geworden. Der grosse Landwirth kann sich immer noch helfen durch Maschinen, durch freie Bewirthschaftung seines Guts, welche sich immer mehr auf Arbeitersparniss richtet, und auch dadurch, dass er eher noch durch dauernde Beschäftigung die Arbeiter fesseln kann, während der kleine Landwirth, dem diese Vortheile mangeln, sehr häufig übel daran ist. Eine beachtenswerthe Erscheinung ist das stetige Sinken der Güterpreise, welches schon seit mehreren Jahren an verschiedenen Orten sich fühlbar gemacht hat. Es ist Thatsache, dass in manchen Dörfern die Bauern bemüht sind, ihren Grundbesitz zu verringern, zum Theil sogar sich ganz desselben zu entledigen. Theilweise mag dies seine Begründung in den schwierigen Arbeiterverhältnissen haben, die von Jahr zu Jahr schlimmer werden, theilweise aber liegt es in der gewonnenen Einsicht, dass das landwirthschaftliche Gewerbe bei den hohen Güterpreisen, wie sie bisher bestanden, sich weniger rentirt, als die Mehrzahl der übrigen gewerblichen Betriebe.

Speciell in Stuttgart sind die Preise für Häuser und Bauplätze, sowie die Miethzins der Wohnungen, ferner die Preise aller Baumaterialien in fortwährendem Steigen begriffen.

Schiffahrtsbewegung von St. Helena im Jahre 1872.

St. Helena. Im letztverflossenen Jahre ist hier unter österreichisch-ungarischer Flagge nur die Bark „Mimi P.“ von 482 Tonnen, Cap. Ansel. Raudich, vor Anker gegangen; dieselbe kam von Formosa (Takao) und Mauritius, und führte eine Ladung Zucker nach London.

Der allgemeine Hafenverkehr umfasste 667 Seefahrzeuge von 455.577 Tonnen, welche sich mit Rücksicht auf die Nationalität folgendermassen vertheilen:

	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	1	482
Englische	375	289.994
Französische	61	24.523
Holländische	79	65.262
Amerikanische	64	29.878
Deutsche	31	14.039
Russische	9	6.040
Brasilianische	2	—
Schwedische	11	4.738
Spanische	12	8.853
Norwegische	8	4.349
Portugiesische	1	337
Italienische	11	6.405
Belgische	1	544
Dänische	1	133
Zusammen	667	455.577

Der Gattung der Schiffe nach waren es: 17 Kriegsfahrzeuge, 45 Handelsdampfer von 51.066 Tonnen (unter britischer Flagge), 566 Mercantil-Segelschiffe von 397.010 T. und 39 amerikanische Wallfischfahrer von 7501 T. Im Vergleiche zum Vorjahre hat sich die Gesamtzahl der Schiffe, welche diesen Hafen berührten, um 91 vermindert, worin 4 Kriegsschiffe, 4 Handelsdampfer und 83 Mercantil Segelschiffe inbegriffen sind. Mit Rücksicht auf die einzelnen Flaggen stellt sich die Anzahl der in beiden Jahren eingelaufenen Handelsfahrzeuge also:

	1871	1872	Zu- oder Abnahme in 1872	
Oesterreichisch-Ungarische:				
Segelschiffe	1	1	—	—
Britische:				
Dampfer	49	45	—	4
Segelschiffe	379	320	—	59
Französische:				
Segelschiffe	77	57	—	20
Holländische:				
Segelschiffe	86	79	—	7
Amerikanische:				
Segelschiffe	23	25	+	2
Wallfischfahrer	52	39	—	13
Deutsche: Segelschiffe	21	31	+	10
Russische "	5	8	+	3
Schwedische "	9	11	+	2
Norwegische "	12	8	—	4
Spanische "	15	12	—	3
Portugiesische "	4	1	—	3
Italienische "	2	11	+	9
Belgische "	1	1	—	—
Dänische "	1	1	—	—

Die russische Handelsmarine.

Moskau. In dem Stande der russischen Handelsflotte ist seit dem Jahre 1871 ein nicht zu verkennender Umschwung eingetreten, und die allmähliche Verdrängung der Segelschiffe durch Dampfer ist eine feststehende Thatsache. Das genannte Jahr zeigt auch eine neue Vermehrung der Dampfschiffsbewegung in den Ostseehäfen; so liefen z. B. in Pillau und Königsberg ein:

Im Jahre	1869	372	Dampfschiffe	mit	76.716	Lasten	Ladung
"	"	1870	408	"	88.352	"	"
"	"	1871	461	"	101.364	"	"

Noch augenscheinlicher ist das Uebergewicht der Dampfschiffe in der transatlantischen Fahrt; es genügt hier, auf den neuen und für Dampfschiffe praktikablen Verkehrsweg zwischen Europa, Ostindien und China durch den Suezkanal, die neuen grossen Dampferlinien zwischen Hamburg und Westindien, Stettin und New-York u. s. w. hinzuweisen.

Der Bestand der russischen Dampfflotte war, nach den einzelnen Häfen vertheilt, mit Ende des Jahres 1870 folgender: Libau 1, Riga 8, Pernau 2, St. Petersburg 1, zusammen 12. Im Laufe des Jahres 1871 kamen 2 in Petersburg zu Hause gehörige neue Dampfer hinzu, so dass sich die Gesamtzahl von 12 auf 14 hob. Von diesen 14 Dampfern waren auch im letztgenannten Jahre der Libauer und 1 der Riga'schen in regelmässiger Fahrt zwischen Riga, Windau und Libau beschäftigt, wobei der erstere auch einmal monatlich nach Memel ging. Von den 5 der Riga'er Dampfschiffahrts-Gesellschaft gehörigen Dampfern unterhielten die 3 Räderdampfer, wie früher, die regelmässige Verbindung mit Petersburg, während die beiden Schraubendampfer theils auf Petersburg, theils auf ausländische Häfen fahren; dasselbe lässt sich von den beiden andern Riga'er Dampfern sagen. Die Pernauer Dampfschiffe gingen auch im Jahre 1871 ausschliesslich zwischen Pernau und Riga; die 3 Petersburger dagegen beschäftigten sich mit ausländischer Fahrt. Der eine der neu erworbenen Dampfer scheint zur regelmässigen Tour nach Stockholm bestimmt gewesen zu sein, doch machte er dahin nur ein paar Reisen und ging dann zwischen Petersburg und verschiedenen Häfen der Ost- und Nordsee.

Jedenfalls kann man sagen, dass die Zahl der ausschliesslich in fremdländischer Fahrt beschäftigten Dampfer im Jahre 1871 sich verdreifacht, nämlich von je 1 auf 3 erhöht habe. Vielleicht geschieht in nächster Zeit eine weitere Vermehrung der Dampfschiffe, da sich in Rewal eine Actiengesellschaft („Rewal'scher Lloyd“) zum Ankaufe von Dampfern, die eine regelmässige Verbindung zwischen Rewal und England unterhalten sollen, gebildet hat.

Ueber den Antheil, welchen die russischen Dampfer in der Schifffahrtsbewegung der einzelnen Häfen einnehmen, sind nur für St. Petersburg und Riga Daten zur Hand. In Petersburg liefen im Jahre 1871 2653 Schiffe aus dem Auslande ein, davon 628 Dampfer, unter welchen sich 20 russische befanden, so dass also dieselben ca. 3% der Gesamtzahl der eingelaufenen Schiffe repräsentiren.

Was das Verhältniss der Dampfschiffe zu den einzelnen Staaten anbetrifft, so kamen im genannten Jahre in Kronstadt an:

958	englische	Schiffe,	darunter	390	Dampfer,	also	40%
382	deutsche	"	"	101	"	"	26%
249	russische	"	"	20	"	"	8%

In Riga liefen vom Auslande 394 Dampfer ein, darunter 9 russische oder 2 1/4%, nach ausländischen Häfen gingen 348 ab, darunter 15 russische oder 3 1/2%.
 Finnland besass im Sommer 1870, mit Ausnahme der regelmässig auf Lübeck

fahrenden, kein einziges zu ausländischen Reisen bestimmtes Dampfschiff. Im Herbst 1870 wurden 2 in Fahrt gesetzt, von denen das eine Reisen im Mittelmeere und der Nordsee machte, das andere zwischen England und Finnland fuhr. Im Jahre 1871 kamen noch 3 neue Dampfer hinzu, die ebenfalls hauptsächlich in der Nordsee fahren. Weiter hat Finnland noch 6 Dampfschiffe, die in regelmässiger Fahrt nach Lübeck beschäftigt sind, was also 11 ausschliesslich für die ausländische Fahrt bestimmte Dampfer ergibt. Neben diesen gibt es noch 3, die sowohl an der Küste als nach Lübeck, und weitere 14, die entlang der finnischen Küste, nach Petersburg und Stockholm fahren, wodurch eine Gesamtzahl von 28 finnischen Seedampfern herauskommt. Ausser diesen dürfte es wohl noch andere kleinere Küstendampfer geben.

Auf dem Schwarzen Meere existirt bekanntlich die grosse russische Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel; aber so geläufig hier dieser Name ist, so wenig kennt man im Einzelnen die Operationen und die Zahl der Schiffe dieser grossartigen Compagnie. Die einzigen Quellen, aus denen man sich einen annähernd richtigen Ueberblick verschaffen kann, sind die Annoncen des russischen „Odesky Wiestnik“. Nach den dieser Zeitung entlehnten Daten besteht die Flotille dieser Gesellschaft aus ca. 50 Seedampfern, welche eine regelmässige Verbindung zwischen Odessa, allen Häfen des Schwarzen und Asow'schen Meeres, den Häfen der kleinasiatischen und syrischen Küste, des griechischen Archipels und Egyptens unterhalten. Ausserdem gehen die grösseren Schiffe beständig, wenn vielleicht auch nicht regelmässig, nach den andern Häfen des Mittelmeers, nach England, den Nordseehäfen Frankreichs u. s. w. Bremen, welches im Jahre 1871 mehrere Dampfer der russischen Gesellschaft in seinem Hafen sah, ist bisher der äusserste Punkt ihrer Fahrten in der Nordsee gewesen. Im Frühjahr 1871 hat die russische Compagnie 2 ihrer Dampfer, „Nachimoff“ und „Tchichatschew“, nach Bombay und China gehen lassen, und damit die erste directe Verbindung zwischen Russland und einem transoceanischen Hafen eröffnet. Wie sich die Resultate dieses ersten Versuches gestaltet haben, ist unbekannt; es sind aber Anzeichen dafür vorhanden, dass ein fester Grund zu einem beständigen directen Verkehr zwischen Odessa und den Häfen des fernen Ostens gelegt wurde.

Die Zahl der Privateigenthum bildenden Dampfschiffe ist auf dem Schwarzen Meere eine durchaus unbedeutende; nicht ohne Einfluss dürfte dabei die erdrückende Concurrenz der grossen russischen Gesellschaft sein. Es sind nur 2 grössere Dampfer zu nennen, von denen der eine zwischen Odessa und den Häfen des Asow'schen Meeres fährt, der andere aber, dem Fürsten Woronzoff gehörig, Fahrten nach den Häfen der Nordsee macht.

Gleichzeitig hat sich eine neue Dampfer-Compagnie: die „Asow'sche Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ gebildet, deren Zweck nicht allein Dampfschiffahrt auf dem Asow'schen und dem Schwarzen Meere, sondern auch nach ausländischen Häfen ist; in Odessa soll ebenfalls eine neue Dampfer-Compagnie zu Stande gekommen sein.

Auch das Weisse Meer sah im Jahre 1871 die Begründung einer Dampfschiffahrts-Gesellschaft; es ist dies die „Murman'sche Compagnie“, die 2 neue Dampfer in Fahrt setzte, welche die Verbindung zwischen Archangel und den einzelnen Punkten des Murman'schen Ufers unterhalten. Einer derselben hat nach Beendigung der Schifffahrt im Weissen Meere eine Ladung von Archangel nach der Ostsee gebracht. Ausserdem besitzt noch das Solowiewski-Kloster 2 Dampfschiffe, die zur Herüberführung der Pilger vom Festlande bestimmt sind. Auch auf der Petschora befindet sich ein Dampfschiff, doch wird dieses wohl ausschliesslich als Bugsirboot verwendet.

Was die russischen Besitzungen am Stillen Ocean betrifft, so soll sich eine Compagnie zur Herstellung einer regelmässigen Dampferverbindung zwischen den Häfen am Amur, China und San Francisco gebildet haben. Bisher gab es dort nur einen russischen Dampfer, der, soweit man nach den Schiffslisten der japanischen und chinesischen Häfen urtheilen kann, zwischen den Amur-Häfen, China und Japan fährt.

Wenn man sich nun weiter in derselben Reihenfolge zu den Segelschiffen wendet, so findet man in den Häfen der baltischen Provinzen und Petersburg im Allgemeinen eine kleine Zunahme gegen das Jahr 1870, wobei allerdings die kurländischen Häfen eine Ausnahme bilden, da Libau 25 gegen 26, und Windau 17 gegen 19 Schiffe im Jahre 1871 zeigt. Indessen ist Hoffnung vorhanden, dass die durch die Libau-Kowno'er Eisenbahn bedingte Zunahme des Libau'er Handels auch dem dortigen Rhedereigenschaft einen neuen Aufschwung geben, und Libau den einstens im Auslande genossenen Ruf als Schiffbauplatz neuerdings erlangen werde. Die andern Häfen zeigen fast alle eine Zunahme: Riga von 2 Schiffen mit 298 Lasten, Pernau von 1, Dagö von 1, Rewal und Petersburg von je 4 Schiffen. Arensburg ist mit 1 Schiffe ebenfalls in die Reihe der eine eigene Rhederei besitzenden Städte getreten; Narwa besitzt nach wie vor 1 Schiff. Die Tscherepowetz'er Rhederei weist unverändert 2 Schiffe auf. Das strebsamste Bild gewähren in dieser Richtung die livländischen Küstendörfer Haynasch, Guttmannsbach u. s. w. Während die Zahl der dort zu Hause gehörigen, ausschliesslich oder hauptsächlich in der ausländischen Fahrt beschäftigten Schiffe im Jahre 1871 nur 5 betrug, werden jetzt 20 derselben gezählt. Nun aber ist diese bedeutende Vermehrung theilweise dem Umstande zuzuschreiben, dass Schiffe, die sich früher mit der Küstenfahrt beschäftigten, jetzt an der ausländischen Fahrt theilnehmen; nichtsdestoweniger ist der Zuwachs an neu erbauten Schiffen ein verhältnissmässig sehr bedeutender gewesen. So ist durch Neubau die Zahl der Dreimast-Schooner, also der grösseren Schiffe, von 2 auf 5 gestiegen. Diese rasche Vermehrung beweist, dass hier die Rhedereiverhältnisse eine gesunde Grundlage haben dürften und sich kräftig entwickeln werden. Es ist noch hervorzuheben, dass die in diesen Dörfern zu Hause gehörigen Schiffe ihre Reisen in einzelnen Fällen bereits über die Nordsee hinaus ausgedehnt haben.

Wegen der genaueren Uebersicht folgt hier eine Zusammenstellung der Schiffe, nach ihrer Heimat und Bauart geordnet:

Heimatsorte	Schiffe	Barken	Schooner-Barken	Briggs	3mastige Schooner	Schooner	Galeas	Gallioten	Schooner-Kuffen	Kuffen	Schlupen	Bauart unbekannt	Summe
Libau . . . . .	.	6	1	7	4	3	.	.	.	.	4	.	25
Windau	1	1	.	3	1	5	1	.	1	.	3	1	17
Riga	2	19	8	11	4	16	.	3	.	.	3	.	66
Haynasch, Guttmannsbach etc. . . . .	.	.	.	.	5	9	4	.	.	.	.	2	20
Pernau . . . . .	.	.	.	1	.	5	.	1	.	.	.	.	7
Arensburg . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1
Dagö . . . . .	.	.	.	2	1	3	.	.	.	.	1	.	7
Rewal . . . . .	.	2	.	1	.	3	.	.	.	.	.	1	7
Narwa . . . . .	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1
St. Petersburg	1	5	1	3	.	3	.	.	.	1	.	2	16
Tscherepowetz . . . . .	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	2
Summe mit Ende 1871	4	33	10	29	16	48	5	4	1	2	11	6	169
Dagegen mit Ende 1870	5	29	12	24	11	39	3	6	3	.	12	.	144

Betrachtet man nun den Antheil, den die baltische Handelsflotte am internationalen Verkehre nimmt, so folgt schon aus der kleinen Zahl der Schiffe, dass diese Theilnahme nur eine sehr geringe sein kann. Die meisten Schiffe beschäftigen sich ausschliesslich mit der Fahrt zwischen den Heimats- oder benachbarten inländischen Häfen und dem Auslande, wobei im Winter gewöhnlich ein Theil der grösseren Schiffe von England nach spanischen oder französischen Häfen geht, und von dort im Frühjahr mit Salz nach der Ostsee zurückkehrt. Etwas mehr Mannigfaltigkeit findet man nur bei der St. Petersburger Rhederei; während 2 Schiffe auf transatlantischen Reisen sind, 3 andere sich hauptsächlich mit der Fahrt von Messina beschäftigen, gingen im Jahre 1871 6 andere nach dem hohen Norden.

Ein weit frischeres Leben lässt sich in dieser Richtung in Finnland bemerken; die Zahl der in ausländischer Fahrt beschäftigten finnischen Segelschiffe dürfte ungefähr 650 betragen, und davon etwa $\frac{2}{3}$ auf die Rhederei der Städte, $\frac{1}{3}$ auf diejenige der Inseln, Scheeren u. s. w. kommen. Die grösste Anzahl besitzt unter den Städten Abo, Brahestad, Uleaborg und Nystad, von den Inseln und Dörfern vor Allem die Alands-Inseln, dann die um Abo herumgelegenen Scheeren (Nagö, Korpus, Rimito), endlich Björkö und St. Johannes unweit Wyburg. Jährlich vermehrt sich die Zahl der Schiffe und Lasten. Die finnischen Schiffe nehmen einen höchst regen Antheil an dem internationalen Handelsverkehr; man findet sie nicht allein in den Häfen der Ost- und Nordsee, sondern in grosser Zahl im Mittelländischen, Schwarzen und Weissen Meere; nahe an 80 finnische Schiffe sind im Jahre 1871 nach transatlantischen Häfen gegangen; in den verschiedenen Seeplätzen Ostindiens begegnet man ihnen ebenso gut, wie auf dem La Plata, in Brasilien und in den Häfen der Vereinigten Staaten.

Was die russische Handelsflotte im Schwarzen Meere anbelangt, so ist die einzige Quelle, um die dortigen Rhedereiverhältnisse wenigstens theilweise zu erörtern, nur in den Listen der „Veritas“ enthalten, nach welchen 71 Segelschiffe in den russischen Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres zu Hause gehörig sind. Davon entfallen auf Odessa 43, Mariupol 8, Berdjansk 6, Rostow und Taganrog je 3, Kertsch 2, Jeisk, Nikolajew, Jenikale, Enpatoria, Sinope u. dgl. je 1 Fahrzeug. Zu bemerken ist noch, dass von den in der „Veritas“ aufgeführten Schiffen nur ein Bruchtheil in den Häfen des Schwarzen Meeres gebaut ist. Augenscheinlich beschränken alle diese Schiffe ihre Thätigkeit auf das Schwarze und Mittelmeer. In den Nordseehäfen wurden im Laufe von 10 Jahren in den Schiffslisten nur 3 im Schwarzen Meere zu Hause gehörige russische Schiffe gefunden. Schon dieses Eine Factum spricht bei dem lebhaften Handelsverkehre zwischen den Häfen des Schwarzen Meeres, England u. s. w. für die vollständige Unbedeutendheit der russischen Handelsflotte im Süden.

Ein besseres Resultat lässt sich auch im Weissen Meere nicht constatiren. Archangel hat, seitdem die Weisse Meer-Compagnie ihre Schiffe verkauft, so weit hier bekannt, kein einziges Schiff, welches weitere Reisen macht. Dagegen findet man in Kola 3 Schiffe, die jährlich von dort nach Petersburg oder Hamburg gehen, und ausser diesen ist im Jahre 1871 auch ein in Kem zu Hause gehöriges Schiff von Kola in Petersburg angekommen. Ausserdem findet man in den Schiffslisten des Tromsö'er, Wardö'er und anderer benachbarten norwegischen Häfen häufig eine ganze Reihe russischer, von Archangel angekommener Schiffe. In Anbetracht dessen, dass die Fahrt von Archangel nach Tromsö nicht weniger gefährlich ist, als die aus einem baltischen Hafen nach England, liess sich wohl schliessen, dass diese Schiffe nicht allein Küstenfahrer, sondern ordentliche Seeschiffe seien. Doch ist dieses natürlich nur eine Vermuthung. Ebenso wenig ist es möglich, sich darüber zu orientiren, was für eine Bewandniss es mit den auf Fischfang ausgehenden Fahrzeugen hat; ob es ebenfalls nur Küstenschiffe seien, oder ob sie wenigstens theilweise weiter bis an die Küsten Nowaja-Zemlja's oder Spitzbergen's gehen, und wie gross die Zahl der wirklichen Seeschiffe unter ihnen sei.

Das Ergebniss der vorangeführten Ziffern lässt sich folgendermassen zusammen stellen :

	Dampfer	Segelschiffe
Baltische Häfen und St. Petersburg	14	169
Finland	28	650
Schwarzes und Asow'sches Meer	50	70
Weisses und Eismeer	4	4
Stiller Ocean	1	1
Zusammen	97	893

oder in runder Zahl 100 Dampf- und 900 Segelschiffe, zusammen 1000 grössere Seeschiffe als eigentlicher Bestand der russischen Handelsflotte mit Ende des Jahrs 1871.

Die russische Dampfschiffahrt beschäftigte während der Navigationsperiode des Jahrs 1871 im Ganzen 66 Dampfer, zusammen von 8364 Pferdekräften, welche Ladungen von 7,981.395 Pnd transportirten. Von diesen 66 Fahrzeugen waren 51 Bug-, 14 Passagier- und 1 Güter- und Passagierdampfer. 51 dieser Dampfer gehörten 7 verschiedenen Dampfschiffahrts-Gesellschaften; von denselben besaßen „Wolga“ 9, „Kama-Wolga“ 11, „Samolet“ 3, „Kaukasus“ und „Merkur“ 14, „Lebed“ 6, „Dru-schina“ 7 und „Neptun“ 1. Die andern 15 Dampfer gehörten Privatpersonen.

Handelsverhältnisse von Rustschuk im Jahre 1871.

Rustschuk. Die ungünstigen Ernten der beiden Vorjahre, verbunden mit den weithin sich fühlbar machenden Folgen des deutsch-französischen Krieges, haben den Handel in ganz Bulgarien nicht zu jener lebhaften Thätigkeit gelangen lassen, die er in früheren Jahren entwickelt hatte. Der erstere dieser beiden Factoren bewirkte eine Verringerung des Nationalwohlstandes und verminderte mithin auch die Nachfrage nach europäischen Artikeln, die bei der vorherrschend Ackerbau treibenden Bevölkerung des Landes als Luxusgegenstände angesehen werden, während die Hauptbedürfnisse des Landes durch eigene Erzeugnisse des Bodens und der Hausindustrie gedeckt werden.

Der französisch-deutsche Krieg verhinderte andererseits wieder die französischen Händler, die hiesigen Märkte aufzusuchen, um Getreide anzukufen und Verträge über Lieferungen von französischen und englischen Waaren abzuschliessen. Diese Verminderung der Nachfrage nach einheimischen Artikeln verminderte naturgemäss auch diejenige nach fremden Erzeugnissen und so lässt sich die geringe Handelsthätigkeit des Jahrs 1871 begreifen.

Die Wirkungen der bessern Ernte des genannten Jahrs haben sich in ihren Folgen auf die Handelsthätigkeit nicht rasch genug fühlbar gemacht, um einen Aufschwung hervorrufen zu können. Nichtsdestoweniger hat der österreichisch-ungarische Handel, für welchen das Jahr 1871 überall nur die günstigsten Erfolge aufweist, auch in Bulgarien sehr erfreuliche Fortschritte gemacht, und es ist ihm gelungen, der durch den Krieg behinderten französischen Einfuhr erfolgreiche Concurrenz zu machen.

Die aus der Monarchie importirten Artikel kommen auf der Donau herab und werden in allen an diesem Strome gelegenen Handelsplätzen eine siegreiche Concurrenz mit den französischen und englischen Waaren bestehen können, welche, von den Seehäfen kommend, an der Meeresküste und in den durch gute Strassen mit denselben verbundenen Plätzen des Binnenlandes ein gewisses Uebergewicht erlangt haben. Allein in Folge des deutsch-französischen Krieges und der damit in Verbindung stehenden Verminderung der französischen Einfuhr ist es dem österreichischen Handel gelungen, der fremden Einfuhr auch in diesen letzteren Plätzen und in solchen Artikeln Concurrenz zu machen, welche bisher vorzüglich aus Frankreich und England bezogen wurden. So z. B. hat

sich der Zuckerimport aus Oesterreich im Jahre 1871 wesentlich gesteigert. Derselbe betrug für Rüstschuk im Ganzen 2745 Zolcentner, wovon der grösste Theil auf die aus Wien kommende Waare entfällt. Im Jahre 1870 kamen auf dem Donauwege nur 1519 Zollettr. Zucker, und im Jahre 1869 zwar 1950 Zollettr., darunter jedoch vorzüglich über Galatz kommende französische und englische Waare. Eine ähnliche Steigerung erfuhr unser Zuckerimport in Sistov, nämlich 5946 Zollettr. gegen 2677 Zollettr. im Jahre 1870. Ein nicht minder erfreuliches Resultat lieferte die Papiereinfuhr. Während im Jahre 1869 1477 Zollettr., dagegen im Jahre 1870 in Folge der ungünstigen Verhältnisse jenes Jahres nur 1181 Zollettr. Papier importirt wurden, erreichte diese Einfuhr im Jahre 1871 1626 Zollettr.; und wieder ist es der Handel der österreichisch-ungarischen Monarchie, welchem der Haupttheil an dieser Vermehrung zukommt. Auch Sistov zeigt eine Steigerung der Papiereinfuhr von 953 auf 1022 Zollettr. Eine noch viel bemerkenswerthere Zunahme hat die Mehleinfuhr aus Ungarn erfahren; gegen 1543 und 1325 Zollettr. in den Jahren 1869 und 1870 hob sich dieselbe im Jahre 1871 auf 5015 Zollettr.

Eine nicht so beträchtliche, jedoch um so constantere Vermehrung hat sich in der Einfuhr von Leder und Lederwaaren ergeben. Während im Jahre 1869 in Rüstschuk 167 Zollettr. und zwar vorzüglich aus Trapezunt, Smyrna und Constantinopel eingeführt wurden, zeigt sich im Jahre 1870 eine Vermehrung auf 229 und im Jahre 1871 auf 526 Zollettr., wovon ein grosser Theil auf die Einfuhr aus Oesterreich entfällt. Eine ebenso erfreuliche Thatsache bildet die gesteigerte Einfuhr von österreichischen Baumwollwaaren; in den Jahren 1869 und 1870 kamen nämlich auf der Donau 605 und 534 Zollettr. dieses Artikels, im Jahre 1871 jedoch die ansehnliche Menge von 1367 Zollettr. und zwar grösstentheils österreichischen Ursprungs. Es ist eine hier allgemein bekannte Thatsache, dass seit zwei Jahren die österreichischen Baumwollwaaren sich einer lebhaften Nachfrage erfreuen und theilweise sogar das englische Fabricat verdrängen. Die hier gehehrten Artikel sind vorzüglich Cattane in bunten Farben für orientalische Frauen- und Männerkleider, sowie Ueberzüge für Divans und Kissen. Ein sehr gewinnbringender Artikel für unsern Handel und die Industrie könnten auch die $\frac{3}{4}$ Ellen breiten und $3\frac{1}{2}$ Ellen rothen Leibbinden aus Schaf- und Baumwolle werden, welche hier sowohl von Türken als auch von Bulgaren und selbst von vielen Europäern getragen werden. Das Meiste davon (55%) kommt aus England, 10% aus der Monarchie; die aus Schafwolle erzeugten werden entweder hier fabricirt (20%) oder kommen aus Syrien (10%) und Persien (5%).

Einen ganz besonderen Aufschwung hat der Holzexport aus Oesterreich nach diesen Gegenden genommen; denn während vorher das hier benötigte Bau- und Nutzholz von der Moldau stromaufwärts gebracht wurde, finden nunmehr die Waldschätze des südlichen Ungarns sowie Croatiens und Slavoniens einen jährlich steigenden Absatz, wie dies die folgenden Zahlen darthun. In Rüstschuk wurden im Jahre 1869 nur 2400 Zollettr. eingeführt, im darauf folgenden Jahre schon 10.232 und im Jahre 1871 sogar 25.262 Zollettr., wobei die aus Orsova bezogene Waare in erster Linie steht. Ebenso wurden in Sistov im Jahre 1871 895 Zollettr. Holz, gegen 343 Zollettr. in 1870, importirt.

Auch die Einfuhr von Wein hat eine, wenn auch nicht beträchtliche Steigerung erfahren; gegen die in den beiden Vorjahren importirten 233 und 210 Zollettr. ergab das Jahr 1871 431 Zollettr. und die hiesige unglückliche Weinernte dieses letzteren Jahrs dürfte allem Anscheine nach Veranlassung zu noch stärkerem Importe aus Oesterreich-Ungarn werden. Die Biereinfuhr hat sich zwar gegen das Jahr 1870 von 1137 auf 1845 Zollettr. gehoben, allein noch lange nicht die Ziffer des Jahrs 1869 (2264 Zollettr.) erreicht. Die gleiche Erscheinung zeigt die Einfuhr von Brauntwein und Spiritus, welche von 2268 Zollettr. in 1869 im Jahre 1870 auf 1625 Zollettr. herabsank und sich im Jahre 1871 nur auf 1749 Zollettr. belief. In Sistov hat das Bier sogar eine Vermeh-

derung und der Branntwein nur eine geringe Vermehrung der Einfuhr gegen das Vorjahr erfahren; es wurden nämlich daselbst im Jahre 1870 304 Zollettr. Bier und 140 Zollettr. Branntwein, dagegen im Jahre 1871 287 und respective 160 Zollettr. eingeführt, beides grossentheils Provenienzen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Diese Erscheinung dürfte wohl in dem durch die ungünstigen Ernten der Vorjahre geminderten Wohlstand der Bevölkerung ihren Grund haben. In der Einfuhr des Roheisens zeigt sich gleichfalls ein bemerkenswerther Aufschwung; dieselbe hob sich von 1010 und 1627 Zollettr. der Jahre 1869 und 1870 auf 5435 Zollettr. und erscheint im Jahre 1871 als Aufgabestation vorzüglich Belgrad, welches den Mittelpunkt des Eisenhandels für die gesammten unteren Donauländer bildet. Auch ist ein grosser Theil des dort verladenen Eisens österreichisches, namentlich steierisches Erzeugniss, obgleich auch eine nicht zu unterschätzende Menge aus Bosnien kommt. Auch die Einfuhr von Colonialwaaren und Südfrüchten hat sich im Vergleiche gegen das Jahr 1870 gehoben, in Rutschuk nämlich von 2171 auf 2519, in Sistov von 3403 auf 3997 Zollettr.; doch kommt diese Steigerung aus leicht begreiflichen Gründen dem österreichischen Handel nicht zugute.

Gegen die Steigerung in der Einfuhr der eben aufgezählten Artikel zeigen andere einen bemerkenswerthen Rückgang, welcher sich nur theilweise auf den schlechten Anfall der Ernte in den Jahren 1870 und 1871 zurückführen lässt. So z. B. betrug die Menge der eingelangten Glaswaaren im Jahre 1869 1483 Zollettr., im darauf folgenden Jahre 1097 und in 1871 nur mehr 903 Zollettr. Sistov zeigt gleichfalls in diesem Artikel einen Rückgang, nämlich von 1286 Zollettr. in 1870 auf 883 Zollettr. im Jahre 1871.

Dem Vernehmen nach soll dieser Rückgang der gesteigerten Einfuhr der billigen englischen Waare zuzuschreiben sein. Ein ähnlicher Rückgang zeigt sich auch in der Einfuhr von Kerzen und Seife; gegen 385 Zollettr. im Jahre 1869 erhob sich dieselbe auf 471 im Jahre 1870 und sank im folgenden Jahre auf 169 Zollettr., wobei noch zu bemerken kommt, dass die Kerzen der österreichisch-ungarischen Fabriken trotz ihrer bedeutend besseren Qualität durch die von Galatz kommende billigere, wenn auch schlechtere Waare rumänischer und englischer Fabriken immer mehr verdrängt werden. Stearinkerzen scheinen überhaupt nur ein Luxusartikel der Städte zu sein, und die Verminderung der Einfuhr in diesem Artikel ist vielleicht der gesteigerten einheimischen Production an Unschlittkerzen zuzuschreiben. Eine erhebliche Verminderung erfuhr auch der Import von Eisenwaaren, wovon in den beiden Vorjahren 2508 und respective 1584 Zollettr., im Jahre 1871 aber nur 1462 Zollettr. eingeführt wurden. Sistov erhielt blos 1646 Zollettr., gegen 2446 Zollettr. in 1870, jedoch hat sich die diesfällige Einfuhr aus Oesterreich gegen die Vorjahre gehoben und sind die angeführten niedrigen Ziffern hauptsächlich der Verminderung der englischen und französischen Einfuhr zuzuschreiben. Auch in der Einfuhr von Manufacten zeigt sich ein constanter Rückgang; dieselbe sank von 1193 Zollettr. in 1869 auf 1084 in 1870 und 989 Zollettr. in 1871; ebenso in Tutrakan von 402 Zollettr. in 1870 auf 198 Zollettr. im Jahre 1871. Aus den oben angedeuteten Gründen hat auch die Ausfuhr aus den Donaustädten dieses Consularbezirks keine besondere Steigerung aufzuweisen und zeigt im Ganzen den Einfuhrverhältnissen entsprechende Daten. Was speciell Rutschuk betrifft, so hat eine Vermehrung der Ausfuhr hauptsächlich nur in jenen Artikeln stattgefunden, welche mittelst der Varna-Rutschuker Eisenbahn aus England und Constantinopel nach der Walachei und den bulgarischen Stationen der Donau gehen, oder welche aus Pest en gros eingeführt und dann in kleinen Partien nach den anderen Donauhäfen versendet werden. Diese Artikel zeigen im Allgemeinen gegen das Jahr 1870 eine mässige Steigerung der Ausfuhr, ohne jedoch die Höhe der in 1869 exportirten Mengen zu erreichen.

Während z. B. im letztgenannten Jahre 1401 Zollettr. Manufacte ausgeführt wurden, zeigen die beiden Jahre 1870 und 1871 nur eine Ausfuhr von 1087 und resp. 1186 Zollettr. Leder und Lederwaaren haben in den drei letzten Jahren nur eine geringe Veränderung in den ausgeführten Mengen erfahren, nämlich 580 Zollettr. in 1869, 554 in 1870 und

567 Zollettr. in 1870. Dagegen hat sich die Ausfuhr von Colonialwaaren und Südfrüchten ansehnlich gesteigert und zwar von 383 und 497 Zollettr. in den beiden Vorjahren auf 1243 Zollettr. im Jahre 1871. Von den einheimischen Artikeln haben nur Felle und Häute eine ansehnliche Vermehrung der Ausfuhr nachzuweisen, welche um so bemerkenswerther erscheint, als hauptsächlich Wien und Pest als Abnehmer dieses Artikels erscheinen. In Rutschuk steigerte sich die Ausfuhr von 714 Zollettr. in 1869 auf 2372 und 2389 Zollettr. in den beiden folgenden Jahren. Andere inländische Producte zeigen dagegen eine bemerkenswerthe Abnahme, z. B. Fette, deren Ausfuhr auf dem Donauwege von 1337 Zollettr. des Jahres 1869 in den beiden andern Jahren auf 350 und respective 73 Zollettr. herabsank. Ausserdem erscheint noch die Ausfuhr von Sumachblättern (Schmackkraut) für Gerber nach der Walachei und Ungarn, sowie jene von ordinären Thonwaaren nach andern Stationen der unteren Donau von einiger Bedeutung, doch hat die einheimische Thonwaaren-Industrie, welche durch den vorzüglichen Lehmgehalt des Bodens wesentlich begünstigt wird, in den letzten Jahren ziemlich Rückschritte gemacht.

Auch in Sistov hat die Ausfuhr von Fellen und Häuten nach der österreichisch-ungarischen Monarchie bedeutend zugenommen, und sich von 773 Zollettr. in 1870 auf 1962 Zollettr. in 1871 gehoben. An Fetten werden von dort 1385 Zollettr. (in 1870 786 Zollettr.) ausgeführt u. z. vorzüglich nach andern Donaustationen und nach Constantinopel. Auch die Ausfuhr an Colonialwaaren und Südfrüchten steigerte sich von 84 auf 204 Zollettr., welche ebenso wie die von Rutschuk ausgeführten Mengen dieser Gegenstände vorzüglich nach der Walachei gingen. Auch die Ausfuhr von Schafwolle, namentlich nach Oesterreich, steigerte sich von 288 auf 704 Zollettr. Andere wichtige Ausfuhrartikel Sistov's waren Därme, Corduan, Cocons, Hörner, Knochen, Rosshaar und Rosenöl.

Ebenso wurden aus Silistria vorzüglich Felle und Häute, Fette, namentlich Talg, ferner Obst, Schafwolle und Ziegenhaare in nicht unansehnlichen Mengen versendet. Die Ausfuhr Tutrakan's in diesen Artikeln ist nicht bedeutend; ein besonderes Erzeugnis dieser letzteren Station sind die dort fabricirten Fischerbarken, welche nach allen Stationen der unteren Donau verführt werden. Dort sowie in Rutschuk und Widdin werden auch zahlreiche Segelschiffe gebaut.

Der Hauptartikel aller dieser Stationen ist Getreide, über dessen Ausfuhrmengen sich jedoch keine auch nur annäherungsweise genauen Daten in Erfahrung bringen lassen, da die Kornfrüchte auf Segelschiffen nach Galatz und Ibraila verführt werden und über die Ladungen derselben von den türkischen Manthbehörden keine Anweisung zu erlangen sind. Diese Segelschiffe, vorzüglich türkische und griechische Fahrzeuge, befahren die ganze untere Donau von Widdin und Tura-Severin aufgefangen und nehmen auf der Thalfahrt in allen Stationen Getreide für Galatz und Ibraila auf, von wo dasselbe nach dem Westen und Norden Europa's geht. In der Bergfahrt sind diese Schiffe gewöhnlich in Ballast oder mit englischen und französischen Waaren beladen, deren Import sie durch die niedrige Fracht begünstigen; denn da diese Getreideschiffe jedenfalls stromaufwärts fahren müssen, um neue Ladung zu holen, sind die Frachtsätze in dieser Richtung sehr niedrig. Daher lässt sich eine erfolgreiche Concurrenz der österreichisch-ungarischen Fabricate gegen diejenigen Englands und Frankreichs erst dann mit Sicherheit hoffen, wenn nach Beendigung der Arbeiten am eisernen Thore Räderfahrzeuge, von der oberen Donau kommend, österreichisch-ungarische Waaren in Bulgarien importiren und hieselbst neue Getreideladung für die untere Donau nehmen können. Ebenso wird auch anderseits nach Beseitigung dieser bedeutenden Schiffahrtshindernisse an der Grenze der Monarchie, sowie nach Verlängerung der österreichisch-ungarischen Eisenbahnlilien bis Orsova der Export bulgarischer Rohstoffe in dieser Richtung sich steigern, wenn die Segelschiffe bis an diesen Endpunkt der Verkehrsadern der Monarchie hinaufgehen können. Dann erst wird dieses an Naturschätzen so reiche Land für die Monarchie jene Bedeutung er-

langen, die es vermöge seiner geographischen Lage verdient, und anderseits ein Hauptabsatzgebiet österreichisch-ungarischer Artikel werden.

Ein anderes, dem österreichisch-ungarischen Handel wahrscheinlich sehr förderliches Unternehmen ist die beabsichtigte Gründung einer Filiale der österreichisch-ottomanischen Bank zu Rustschuk, welcher sich bei dem hohen, zwischen 15 und 25% schwankenden Zinsfusse die günstigsten Aussichten eröffnen, und die bei umsichtiger, gewissenhafter Leitung dem Exportland der Monarchie nach diesen Gegenden eine sichere Stütze und ein verlässlicher Anknüpfungspunkt werden könnte. Eine derartige Bank würde von um so grösserem Nutzen für den Handel der Monarchie mit Bulgarien sein, als bis jetzt keine einzige österreichisch-ungarische Firma sich hierorts etablirt hat. Unsere Handelsbeziehungen mit der Monarchie liegen ausschliesslich in den Händen einheimischer Firmen, namentlich spanischer Israeliten, von denen folgende die angesehensten sind: Gerson Levy's Söhne, Josef Arditti's Söhne, Naphtali Covo, Israel Rosanis & Söhne, Dimitraki Selveli und Todor Marku.

In Silistria sind es vorzüglich die folgenden Firmen, welche mit der Monarchie in Handelsverbindung stehen: Gebrüder S. Canetti, Hadschi Artin, Hadji Mardiros, Benjamin Varson.

In Schumla: Haim Levi, Leser Cohen, P. H. Dimitri, Gentschu Anastas; in Tirnova: Sava Elieff, Hadji Paoli; endlich in Nicopoli: Abraham Hassan, Ovadia Levi, Hadji Mehmed und Hadji Arslan.

Ein anderes für diese Gegend höchst wichtiges Unternehmen ist die Ausbeutung der Balkan-Kohle in der Nähe von Dranova, zu welcher ein Comité von Frankfurter Häusern, mit Herrn Oppenheim an der Spitze, bereits die Concession der kaiserlich-türkischen Regierung erhalten haben soll. Die Qualität dieser Schwarzkohle ist eine ganz ausgezeichnete und liegen die Lager derselben dermassen offen zu Tage, dass während mehrerer Decennien der Ausbeutung jeder Schacht- oder Stollenbau überflüssig werden dürfte. Zur entsprechenden Verwerthung dieser Kohle soll eine Bahn von Radiefze längs des Jantra-Thales nach Novigrad an der Donau gebaut werden, welche ausserdem den Bodenproducten des mit Naturschätzen besonders gesegneten Sandschaks von Tirnova neue Absatzwege eröffnen würde.

Auch was die finanzielle Seite dieses Unternehmens betrifft, stellt man demselben ein sehr günstiges Prognostikon; die Bahn allein soll sich mit 7% verzinsen und für die Ausbeutung der Kohle stellt man eine beträchtliche Superdividende in Aussicht.

Handels- und Schiffahrtsverhältnisse des Bezirks von Scutari, mit besonderer Berücksichtigung des Jahrs 1871.

Scutari. Oberalbanien, in dessen Mittelpunkte Scutari mit dem Hafen des Bojanafusses liegt und dessen rechten Flügel der Seehafen Antivari, den linken aber der Seehafen Durazzo bildet, bezieht nicht nur für den eigenen Bedarf Waaren aus dem Auslande, sondern vermittelt auch die Handelstransactionen der angrenzenden Theile von Montenegro und der Gouvernements von Priserend und Monastir.

Noch vor wenigen Jahren bildete das ganze Gouvernement von Priserend und der grössere Theil des Gouvernements von Monastir einen Theil des Handelsbezirks von Scutari. Erst seitdem von Salonich aus leidliche Landstrassen nach Monastir und Priserend führen, gravitiren die Handelsbeziehungen dieser Gouvernements mehr nach Salonich zu. Nur die Ausfuhr von Schafwolle, meist für Triest bestimmt, findet noch in bedeutenden Mengen über Scutari statt. Der Ausban der türkischen Bahnen, welche die vorgenannten Gouvernements durchschneiden, wird deren Handel vollkommen vom Adriatischen Meere, somit von Triest abziehen und nach Salonich, Enos und Constantinopel leiten. Oberalbanien dagegen neigt zu sehr der überall nahe gelegenen adriatischen

Meeresküste zu, um durch neue Strassen oder Eisenbahnen seinen intimen Handelsbeziehungen mit Triest je untern gemacht werden zu können.

Ungeachtet des geschmäleren Umfangs der geschäftlichen Thätigkeit des Bezirks von Scutari sind dessen Operationen doch von hervorragender Wichtigkeit für unsern Handel, namentlich aber für unsere Dampfschiffahrt, die eine dominirende, concurrenzfreie Stellung einnimmt. So entfielen im Jahre 1871 von dem Gesamtverkehre mit dem Auslande im Werthe von 10,159.744 fl. Silber mehr als 7 Millionen auf unsere Kaufleute und Schiffer. Die türkische und die griechische Flagge arbeiten hier ebenfalls für unseren Handel und verfrachteten im genannten Jahre Waaren für 2,300.000 fl. zwischen Triest und Oberalbanien. Dagegen überstieg der Handel mit Italien und Griechenland kaum den Werth von 700.000 fl.

Da die Bevölkerung von Oberalbanien selten grössere Mittel besitzt, als eben ausreichend sind, um die ersten Bedürfnisse anzuschaffen, so bleibt der Import sowohl hinsichtlich der einzelnen Waarengattungen, als auch hinsichtlich ihres Gesamtwertes so ziemlich gleich; wenn auch die Ausfuhr widriger Umstände wegen weit unter das gewöhnliche Maass sinkt. Der nothwendige Bedarf an Kaffee, Zucker, Baumwollwaaren, Tuch, Eisen, Kupfer, Blei, Zündwaaren, Papier, Salz u. s. w. muss natürlich unter allen Umständen herbeigeschafft werden. Luxusartikel dagegen werden nur in geringen Mengen und nur für Leute bezogen, die in ihrem Einkommen nicht von den Schwankungen der U'production abhängen; weshalb auch in dieser Beziehung der Import keinen grossen Zufälligkeiten ausgesetzt ist.

Obleich die Einfuhr beinahe ausschliesslich über Triest stattfindet, so ist doch unsere Industrie weit weniger als unser Handel dabei betheiligt. Baumwollgarne und Baumwollleinwand sind englisches Fabrikat; Tuch, Seide und Reis kommen aus Italien; Oesterreich liefert rothe Mützen, gemischte Stoffe, Metalle, Quinquallereien, Papier, Leder, Branntwein, Stearinkerzen, Eisenwaaren, Bauholz, behauene Steine; Griechenland importirt Seife, Feigen und Korinthen.

Der Export des Jahres 1871 war der schlechten Getreideernte wegen geringer als in gewöhnlichen Perioden. Die Regierung glaubte sogar ein Getreideausfuhrverbot erlassen zu müssen, das jedoch ganz gegenstandslos blieb, da kein Handelsmann daran dachte, bei den hohen Getreidepreisen hier Einkäufe für das Ausland zu machen. Als im Frühjahr der Centner Weizen 4 fl. und Mais 3 fl. 80 kr. Silber kostete, gingen noch kleine Partien nach Italien und Dalmatien; weil aber im Sommer Weizen mit 6 fl. und Mais mit 4 fl. bezahlt wurde, hörte die Ausfuhr gänzlich auf und begann erst wieder im Spätherbste, wo die Preise wieder auf die Frühjahrsnotirungen zurückgingen.

Glücklicherweise stieg der Marktwert der Schafwolle der starken Nachfrage wegen so, dass der durch den geringen Getreideexport bedeutend angewachsene Ausfall in der Handelsbilanz Oberalbaniens mit dem Auslande auf diese Weise einigermaßen vermindert wurde. Im Jahre 1871 hat Scutari um 2,400.000 fl. mehr Waaren aus dem Auslande bezogen, als es an dasselbe abgab. Von diesen Waaren ging zwar Einiges nach Montenegro und in die angrenzenden türkischen Gouvernements, allein der grösste Theil des Deficits blieb doch unbedeckt, und dadurch erklärt sich der Umstand, dass Triest immer mehrere Millionen Gulden im Handel mit Scutari liegen hat. In einzelnen Ausfuhrartikeln, so namentlich in Schaffellen, Pelzhäuten, Wachs, Färbholz und Färbblättern, Fisolen u. s. w., zeigte sich im Jahre 1871 keine Abweichung gegen die Vorjahre. Segelschiffe aus Finne brachten Bauhölzer im Werthe von 30.000 fl. nach Durazzo und nahmen dort Getreide für 82.000 fl. als Rückfracht. Ueber die Bewegung des Ein- und Ausfuhrhandels in den Häfen von Scutari, Antivari und Durazzo sind in den folgenden Tabellen die näheren Daten zusammengestellt:

E i n f u h r.

Provenienz	Baumwoll- waren fl.	Wollen- waren fl.	Seiden- waren fl.	Eisen- und Stahlwaren fl.
Oesterreich-Ungarn . . .	1,219.322	183.760	160.371	67.442
Italien	6.120	359.313	64.850	4.250
Griechenland	39.150	10.896	2.020	10.140
Türkei	26.745	28.732	6.066	4.110
Summe in 1871 . . .	1,291.337	582.701	233.307	85.942
„ „ 1870 . . .	1,261.430	971.765	292.839	145.665
„ „ 1869 . . .	1.578.411	1,106.046	329.379	286.127

Provenienz	Quincailleries fl.	Goldfäden und Flittergold fl.	Colonial- waren fl.	Salz fl.
Oesterreich-Ungarn . . .	93.491	10.720	312.116	. . .
Italien	1.520	145	97.055	37.530
Griechenland . . . . .	. . . . .	. . . . .	10.275	. . . . .
Türkei	10.980	. . . . .	10.080	254.303
Summe in 1871 . . .	105.991	10.865	429.526	291.833
„ „ 1870 . . .	198.259	26.600	241.872	330.000
„ „ 1869 . . .	259.667	43.082	532.281	574.166

Provenienz	Spirituosen und Wein fl.	Verschiedene Waaren *) fl.	Baargeld- sendungen fl.	Gesamt- werth fl.
Oesterreich-Ungarn . . .	101.819	905.329	676.446	3,730.816
Italien	36.597	182.040	. . . . .	789.420
Griechenland	4.712	652.830	. . . . .	730.023
Türkei	5.540	365.797	. . . . .	712.353
Summe in 1871 . . .	148.668	2,105.996	676.446	5,962.612
„ „ 1870 . . .	162.131	999.430	392.914	5,022.905
„ „ 1869 . . .	262.087	764.520	286.627	6,022.393

A u s f u h r.

Bestimmung	Korduan fl.	Schafhüte fl.	Hasen-, Fuchs-, Wiesel-, Dach- u. Marderfelle fl.	Schafwolle fl.
Oesterreich-Ungarn . . .	106.310	96.070	57.066	835.829
Italien	16.402	6.309	5.705	194.066
Griechenland . . . . .	. . . . .	. . . . .	2.535	. . . . .
Türkei . . . . .	. . . . .	. . . . .	27.831	. . . . .
Summe in 1871 . . .	122.712	102.379	93.137	1,029.895
„ „ 1870 . . .	149.404	128.746	114.825	438.617
„ „ 1869 . . .	248.046	206.258	206.294	1,084.250

*) In dieser Rubrik sind inbegriffen: Papier, Petroleum, Drogen und Medicinalien, Mineralien und Farbhölzer, Messing, Blei, Kupfer, Zinn, Zink, gegerbte Felle, Reis, Mehl und andere Verzehrgegenstände, Seife, Glaswaren, Früchte, Balken und Tannenbreter.

Bestimmung	Brennholz fl.	Wachs fl.	Öel fl.	Rohseide und Seidenraupensamen fl.
Oesterreich-Ungarn	600	18.525	144.975	101.630
Italien	429	4.162	. . .	3.790
Griechenland	291	1.300	. . .	1.875
Türkei	897	. . .	84	150
Summe in 1871	2.217	23.987	145.059	107.445
„ „ 1870	1.605	18.422	98.915	97.877
„ „ 1869	4.674	77.423	167.686	174.902

Bestimmung	Verschiedene Waaren fl. *)	Bargeldsendungen fl.	Gesamtwert fl.
Oesterreich-Ungarn	397.448	1,415.038	3,173.491
Italien	278.067	. . .	508.930
Griechenland	259.912	. . .	265.913
Türkei	219.836	. . .	248.798
Summe in 1871	1,155.263	1,415.038	4,197.132
„ „ 1870	758.200	1,539.384	3,366.005
„ „ 1869	1.219.482	1,486.158	4,676.173

Während unsere Dampfschiffahrt von den mehr als 10 Mill. Gulden betragenden Handelsgütern des Jahres 1871 nahezu 7 Millionen verfrachtet hat und nach Unterdrückung der Concurrenz zweier ottomanischer Dampfschiffe unbeschränkt hier waltet, vermag unsere Segelschiffahrt mit der türkischen und griechischen den Mitwettbewerb nicht zu bestehen. Alljährlich werden Handelsgüter im Betrage von ca. 2,500,000 fl. auf türkischen und griechischen Segelfahrzeugen zwischen Triest und Oberbalanien verfrachtet, während der Werth der von unseren Segelschiffen auf dieser Route beförderten Waaren 150.000 fl. nicht übersteigt. Meistens sind es kleine Segelschiffe aus den benachbarten dalmatinischen Häfen, deren Eigenthümer persönlich hieher kommen, auf eigene Rechnung Getreide kaufen und es in ihre Heimat führen, um einen kleinen Gewinn zu erzielen.

In Scutari wird der türkischen Flotte aus dem Grunde der Vorzug gegeben, weil der Handel sich ausschliesslich in den Händen türkischer Handelsteile befindet, die meistens auch Eigenthümer der Schiffe sind. An tüchtigen und genügsamen Seelenten herrscht kein Mangel, da Dulcigno an der Bojanamündung lediglich Matrosenfamilien beherbergt. In der Regel bilden die männlichen Glieder einer dieser Familien die Mannschaft eines türkischen Schiffes. Die türkischen Schiffer, seit langen Jahren immer nur zwischen Triest und Scutari fahrend, kennen den Weg sehr genau und setzen sich keiner Gefahr aus, indem sie in zweifelhaften Fällen den nächsten Hafen ansuchen. Sie sind ausserordentlich genügsam, warten in Triest Monate lang auf Vervollständigung ihrer Ladung und bleiben, wenn die Einfahrt in den Bojanafloss nicht leicht zu unternehmen ist, bei ihren Familien in Dulcigno vor Anker liegen. Dann führen sie das Schiff nach Scutari in den Bojanahafen und verlassen es abermals bis zur vollendeten Ladung, um sich nicht dem hier herrschenden Wechselieber auszusetzen. In Folge dieser nur der Localschiffahrt günstigen Umstände vermag selbst die griechische

*) In dieser Rubrik sind inbegriffen: Getreide, gesalzene Fische, Scodanoholz, Sumach, Seidepoccons, Scoranzen, Fisolen.

Schiffahrt im Bojanahafen mit der türkischen nicht zu concurriren. In Durazzo, das vorherrschend von griechischen Kaufleuten bewohnt ist und die jonischen Inseln in der nächsten Nähe hat, ist dagegen die griechische Flagge der türkischen überlegen. Auch unsere Segelschiffahrt ist dort besser als in Scutari vertreten. Im Allgemeinen muss jedoch bemerkt werden, dass das Jahr 1871 der geringen Getreideausfuhr wegen, an welcher sich vorzüglich unsere Segelschiffahrt beteiligt, weit hinter dem gewöhnlichen Exporte zurückblieb, daher für die Beurtheilung des Antheils unserer Flagge in dieser Beziehung keinen Massstab abgeben kann. Die folgenden Uebersichten zeigen, wie sich im Jahre 1871 der Verkehr der handelsthätigen Schiffe in den Häfen von Antivari und Durazzo und in der Echelle Obotti am Bojanafusse gestaltet hat:

E i n g e l a u f e n e S c h i f f e .

Flagge	Beladen		Leer		Werth der aus- geschifften Waaren	Werth der aus- geschifften Geldpakete
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen		
Oesterreichisch-Ungarische:						
					Gulden	Gulden
Lloydampfer: Antivari	179	48.054	24	3.690	2,104.989	314.382
" Durazzo	157	49.653	.	.	1,296.146	362.064
Segelschiffe: Antivari	8	198	3	90	8.000	. . .
" Durazzo	5	159	15	711	31.554	. . .
" Obotti	6	219	3	60	7.150	. . .
Summe . . .	355	98.283	45	4.551	3,447.839	676.446
					4,124.285	
Türkische:						
Segelschiffe: Antivari	46	1.221	19	728	19.000	. . .
" Durazzo	36	1.458	187	7.685	218.581	. . .
" Obotti	123	9.755	8	320	1,149.151	. . .
Summe . . .	205	12.434	214	8.733	1,386.732	. . .
Italienische:						
Segelschiffe: Antivari	3	166	.	.	2.870	. . .
" Durazzo	10	418	6	276	10.910	. . .
" Obotti	23	844	18	640	108.533	. . .
Summe . . .	36	1.428	24	916	122.313	. . .
Griechische:						
Segelschiffe: Antivari	3	75	.	.	1.400	. . .
" Durazzo	55	1.654	55	1.435	290.342	. . .
" Obotti	9	138	.	.	37.540	. . .
Summe . . .	67	1.867	55	1.435	329.282	. . .
Gesamtverkehr . . .	.663	114.012	338	15.635	5,962.612	

A - u s g e l a u f e n e S c h i f f e .

Flagge	Beladen		Leer		Werth der ein- geschifften Waaren Gulden	Werth der ein- geschifften Geldpackete Gulden
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen		
Oesterreichisch-Ungarische:						
Lloyddampfer: Antivari	188	49.221	15	2.523	614.687	798.280
" Durazzo	157	49.653	.	.	862.402	616.758
Segelschiffe: Antivari	6	86	5	121	1.095	. . .
" Durazzo	16	720	4	150	42.358	. . .
" Obotti	6	110	3	169	6.870	. . .
Summe . .	373	99.790	27	2.963	1,527.412	1,415.038
					<u>2,942.450</u>	
Türkische:						
Segelschiffe: Antivari	19	728	46	1.221	19.000	. . .
" Durazzo	117	5.133	88	3.609	139.482	. . .
" Obotti	99	6.685	32	3.390	772.955	. . .
Summe . .	235	12.546	166	8.220	931.437	. . .
Italienische:						
Segelschiffe: Antivari	.	.	3	166	. . .	. . .
" Durazzo	8	439	8	424	9.292	. . .
" Obotti	34	1.161	4	148	73.780	. . .
Summe . .	42	1.600	15	738	83.072	. . .
Griechische:						
Segelschiffe: Antivari	.	.	3	75	. . .	. . .
" Durazzo	71	1.989	35	769	229.213	. . .
" Obotti	6	90	3	48	10.960	. . .
Summe . .	77	2.079	41	892	240.173	. . .
Gesamtverkehr . .	727	116.015	249	12.813	<u>4,197.132</u>	

Nach obiger Aufstellung beträgt der Werth des Waaren- und Geldverkehrs unter österreichisch-ungarischer Flagge 7,066.735 fl., unter türkischer Flagge 2,318.169 fl., unter italienischer Flagge 205.385 fl., endlich unter griechischer Flagge 569.455 fl., woraus sich eine Gesamtsumme von 40,159.744 fl. ergibt. Die in der nachgewiesenen Hafenbewegung nicht enthaltenen handelsunthätigen Schiffe waren: 5 österreichisch-ungarische von 280 Tonnen, 134 türkische von 5.255 T., 28 italienische von 1.915 T. und 109 griechische von 4.524 T., somit im Ganzen 276 Schiffe von 11.974 T., darunter 233 beladene von 10.590 T., und 43 leere von 1.384 Tonnen.

Oberalbanien besitzt keine Industrie-Etablissements. Ausser der Gerberei und Töpferei giebt es keine Fabricationszweige für die gewerbmässige Bearbeitung der Rohstoffe. Die Handwerke genügen blos zur Befriedigung der geringen Bedürfnisse der Bevölkerung und beschränken sich auf die Verfertigung von Kleidern und Schuhen und auf den Neubau von Häusern für die Stadtbewohner. Die Bewohner des Flachlandes bauen sich ihre Wohnstätten selber und die Verfertigung ihrer Kleider und Fussbedeckung gehört zu den Aufgaben des weiblichen Theils der dortigen Bevölkerung. Jede Bauernfamilie besät ein Stück Feld mit Flachs und hält einige Rinder und Schafe. Aus

dem Flachse und der Schafwolle spinnen und weben die Bäuerinnen Leibwäsche und andere Kleidungsstücke, und die Haut des geschlachteten Rindes wird ungegerbt als Fusbekleidung verwendet. Auch bereitet sich die Bevölkerung ihre Getränke, die zumeist in Wein und Brantwein bestehen, selbst. An Wein herrscht im Innern des Landes Ueberfluss, dagegen hatten die Küstengegenden seit einigen Jahren der Traubenkrankheit wegen geringe Ernten. Die Zucht der Seidenraupe wird von den Landeuten nur als Nebenbeschäftigung betrieben, da ähnliche Unternehmungen im Grossen den Züchtern seit Jahren nur Schaden brachten. Die Rohseide wird zum Theil im Lande selbst zum Einweben in Baumwollstoffe und zu Stickereien auf Frauenkleidern verwendet. Die weibliche Bevölkerung der Städte widmet sich mit grossem Fleisse der Weberei und erzeugt für den Hausgebrauch recht hübsche Stoffe aus englischem Baumwollgarne, gemischt mit Seide und farbigem Garne.

Die Fischerei im See von Scutari ist sehr ergiebig. Fische sind ein gewöhnliches Nahrungsmittel der Stadtbewohner. Um vom Ueberflusse Nutzen zu ziehen, werden Aale gesalzen und getrocknet; eine Art Sardelle, *Scoranzo* genannt, wird über dem Feuer gedörst, und andere Fischgattungen werden eingepökelt. Fischrogen trocknet man an der Sonne und bringt ihn unter dem Namen Botarga in den Handel. Die meisten dieser Producte des Scutari-Sees nehmen den Weg nach Italien, wo sie an Fasttagen genossen, ja oft als Delicatessen angesehen werden.

Der Ackerbau leidet an zu grossen Uebelständen, um Fortschritte zu machen. Ueberschwemmungen, welche der unregelmässige Lauf der den Bergen entströmenden zahlreichen Flüsse in den Niederungen verursacht, erzeugen Moräste, hindern die rechtzeitige Aussaat und rufen zu gleicher Zeit Fieber und Missernten hervor, von denen die ersten den Arbeiter decimiren, die letzteren ihm die Lust zur Feldwirthschaft rauben.

Im Allgemeinen ist die Bevölkerung der Trägheit ergeben, arbeitet mit schlechten Instrumenten, lässt die einfachsten Regeln des Feldbaues unbeachtet und begnügt sich mit der Erzeugung des notwendigen Bedarfs. Es wird daher um die Hälfte weniger Getreide erzeugt, als zu produciren möglich wäre. Der Olivenbaum gedeiht sehr gut und würde bei sorgfältigerer Pflege noch reichlichere Ernten geben. Leider werden die Bäume nicht nur nicht gepflegt, sondern durch das Abschlagen der Früchte stark verletzt. Die Oelpressen sind von primitivster Art, daher auch die Oelgewinnung eine unvollkommene ist. Dennoch ist der Export dieses Products, namentlich über Durazzo, kein geringer und die Qualität desselben nicht selten eine vorzügliche.

In der Viehzucht nimmt hierzulande das Schaf die erste Stelle ein. Albanien mit seinen hohen, im Sommer kühlen Bergen und seinen weiten, wenig bebauten und selbst im Winter grünen Ebenen eignet sich vortrefflich für die Schafzucht, die denn auch ungeachtet mancher Uebelstände besser als die Aufzucht von Rindern und Pferden gedeiht. Der grösste dieser Uebelstände ist der Futtermangel. Der Bauer in der Ebene rechnet darauf, dass der Weidegang des Hausviehs den ganzen Winter ununterbrochen andauern werde. Treten dennoch Fröste ein, so geht die Hälfte des Viehstands zu Grunde. Immer aber ist die Fütterung unzureichend, weshalb denn auch die Hälfte der Mutterschafe unreife Lämmer wirft. Trotzdem ist die Anlegung kleiner Summen in der Schafzucht gewinnbringend; die jährliche Verzinsung erreicht nicht selten 20 Percent.

Auch die Rinder sind nur auf die Weide angewiesen und dadurch grossen Zufälligkeiten ausgesetzt. In der Regel verliert das Rind während der mageren Winterweide alles Fleisch und Fett, welches die bessere Sommerweide ansetzte. Nicht selten geht der ganze Rinderstand durch Hunger und Krankheiten verloren. Der Grund, weshalb die Bauern trotz dieser Uebelstände viele Rinder halten, ist schwer einzusehen. Der ununterbrochene Weidegang verhindert die Düngeransammlung, die schlechte Fütterung gestattet keine Milchabsonderung bei den Kühen, welche kaum ihre Kälber aufziehen, die hierzulande nie geschlachtet werden. Der einzige Vortheil besteht in der Benützung der Ochsen zum Ackern.

Die Pferdezucht leidet unter denselben Gebrechen wie die Schaf- und Rinderzucht. Der hiesige Pferdeschlag ist daher nicht geschätzt und wird nur zum Betriebe der Landwirtschaft und zum Waarentransporte gezogen.

Gebaute Strassen sind bis heute in Oberalbanien noch unbekannt. Die Spuren, welche der Fuss des Menschen und der Huf der Lastthiere in Feld und Berg zurücklässt, sind die Wege, auf denen Handel und Wandel vorschleichen müssen, sobald das Meer und die Flüsse nicht mehr henützt werden können. Die langgestreckte Meeresküste, welche durch den schiffbaren Bojanafloss mit dem See von Scutari und durch den Drin mit Alessio in Verbindung steht, sind so wie der See ausgezeichnete, doch sehr vernachlässigte Wasserstrassen. Sowohl die Landesregierung als die Bevölkerung sind sich dieses Uebelstands bewusst und unternehmen von Zeit zu Zeit Versuche, durch Strassenbau und Regulirung der Flüsse zu besseren Communicationen zu gelangen; allein ungeachtet der von der Regierung zu diesem Zwecke gespendeten 50.000 fl. ist in keiner Richtung ein praktisches Resultat erzielt worden. Die Wasserdämme wurden durchbrochen und zerstört, und die Strassen nur in der Nähe der Hauptstadt für Wagen fahrbar gemacht.

Als im Jahre 1871 Scutari durch Ueberschwemmungen abermals hart heimgesucht wurde, erklärte die Bevölkerung zum Zwecke der Eindämmung des Drin, der sein altes Bett verlassen hat und nun in die Bojana mündet und durch Stauungen dieses Flusses und des Sees die Ueberschwemmung von Scutari verursacht, die Hälfte der auf 200.000 fl. veranschlagten Kosten tragen zu wollen, und bat die Regierung, die andere Hälfte beizusteuern. Durch die erfolglosen kostspieligen Versuche früherer Jahre abgeschreckt, verlangte die Bevölkerung, dass der Bau einem Unternehmer, der den Erfolg verbürgt, übertragen werde. Es kam jedoch abermals zu keinem Resultate, da die Staatsverwaltung erklärte, Angesichts der Finanzlage des Reichs alle öffentlichen Bauten einstellen zu müssen, und die Bevölkerung der Ansicht des Gouverneurs, den Bau für eigene Rechnung durch türkische Ingenieure ausführen zu lassen, nicht bestimmen zu können erklärte. Die Flüsse werden daher noch lange durch Sandbänke die Schifffahrt beeinträchtigen, und durch Ueberschwemmungen den Wohlstand und die Gesundheit der Bewohner des Landes gefährden. Die Strassen, nur für Saumpferde gangbar, werden noch lange der Schrecken der Reisenden fremder Länder bleiben. Hiezu kommen noch die gänzlich vernachlässigten Rheden von Antivari und Durazzo. Dass unter solchen Verhältnissen die Transportkosten für gewisse Urproducte unerschwinglich sind, denselben daher der Weg zum Welthandel verschlossen bleiben muss, ist selbstverständlich.

Der Transport geht nur auf Saumthieren vor sich. Die Colli dürfen nicht mehr als 120 Pfund wiegen; zwei solche Waarenballen werden auf ein Pferd geladen. Der Weg von hier nach Pristend, 24 Reitstunden lang, wird von Saumthieren im Sommer in 4, im Winter oft in 15 Tagen zurückgelegt. Aus Mangel an Brücken müssen die Caravane am Ufer des angeschwollenen Bergstromes oft wochenlang auf das Abfliessen des Regenwassers warten. Wenn demnach der Frächter 4 bis 8 fl. pr. Ctr. für den Transport von hier nach Pristend fordert, so erzielt er bei dem durch ihn vermittelten Export der meisten Rohstoffe kaum eine besonders gute Entlohnung. Da die Producte der Türkei grossentheils hohe Transportspesen nicht vertragen, so erklärt sich die Abneigung der Bevölkerung gegen den Anbau der Cerealien und deren Vorliebe für die mühelose Viehzucht, deren Producte entweder leicht zu befördern sind, oder doch einen höheren Frachtsatz weniger empfinden.

Zu den Schattenseiten Oberalbaniens gehört auch der gänzliche Mangel an Volksschulen. Die mohamedanische Stadtbevölkerung unterhält Schulen, in denen die Kinder lediglich arabische Gebete hersagen lernen. Wenn nicht aus frommen Stiftungen des Auslands katholische Schulen in Scutari und Durazzo erhalten würden, so hätte die 150.000 Seelen zählende katholische Bevölkerung keine Schule anzuweisen. Die

relativ geringe serbische Bevölkerung in Scutari und Podgorizza hält viel auf den Volksunterricht, der von montenegrischen Lehrern ertheilt wird. Die moralische Ueberlegenheit des slavischen über den albanesischen Volksstamm tritt daher auch überall zu Tage.

Dem Albanesen, der grossentheils in zerstreut gelegenen Hütten lebt und selten andere Menschen als seine Familienangehörigen sieht, gelten uralte Gewohnheiten und Vorurtheile mehr als Religion und Gesetz. Beide müssen der feststehenden Volksart weichen, sobald sie mit derselben in Widerstreit gerathen. Dies gilt namentlich von der Blutrache, die nur zu häufig zwischen ganzen Bezirken eintritt. In solchem Falle ist die Thätigkeit der in Fehde begriffenen Personen in jeder Beziehung gelähmt, denn sie wissen, dass ebenso auf dem Wege zum Markte, als bei der Feldarbeit oder auf der Weide der Feind mit seiner langen Flinte im Hinterhalte lauert, um sie mit der tödtlichen Kugel zu Boden zu strecken. Um einigermaßen die Gefahr zu verringern, sammeln sich die Bewohner in grössere Gruppen und suchen den Gegner durch ihre Anzahl einzuschüchtern; allein die Feldarbeit wird immer schwieriger und nachdem von beiden Seiten mehrere Individuen gefallen sind, wird die Lage so unhaltbar, dass die Ausöhnung durch befreundete Personen oder Stämme eingeleitet oder wenigstens ein Waffenstillstand auf längere Zeit abgeschlossen wird. Immerhin leidet der Nationalwohlstand ausserordentlich durch diese Landessitte, gegen welche Religion und Gesetz bisher erfolglos kämpften.

So unerquicklich auch die Zustände Oberalbanien in der Gegenwart sein mögen, und mit wie geringen Hoffnungen auch den nächsten Jahren entgegen gesehen wird, an einer glänzenden, wenn auch entfernten Zukunft dieses Landes kann kein Zweifel bestehen. Es bedarf nur eines entsprechenden Aufwands von Mitteln Seitens der Regierung, um aus diesen sonnigen, reich bewässerten Ebenen und aus den sie überragenden schönen Bergen ein Land zu schaffen, das an Fruchtbarkeit, Naturschönheit und Klima dem Norden Italiens gleichgestellt werden könnte. Der steigende Wohlstand unserer albanesischen Kunden wird uns dann nicht nur einen stärkeren Absatz unserer Industrieproducte verschaffen, sondern unsere Märkte werden auch mit grösseren Mengen der geschätzten Rohstoffe jenes Landes versehen werden.

Getreideernte im Sandschak von Widdin.

Widdin, Mitte Januar 1873. Die letztjährige Getreideernte von Widdin mit den dazu gehörigen Districten von Adlie, Belgradschik, Lompalanka, Rahowa, Berkowce und Wraza ist im Vergleiche zu jener des Vorjahrs der Menge nach gering, dagegen in der Qualität sehr gut ausgefallen. Von dem Gesamtertrage per 2,479.000 Metzen entfallen auf: Weizen 275.000 Metzen, Mais 750.000 M., Gerste 1.000.000 M., Hafer 325.000 M., Roggen 45.000 M., Spelt 75.000 M., Hirse 9.000 M. Vergleicht man das Gesamtergebniss mit jenem des Jahrs 1871, wo 3,990.000 M. Cerealien gewonnen wurden, so ergibt sich für 1872 eine Abnahme von 1,511.000 M. Der für die türkische Regierung bestimmte Zehent beträgt an: Weizen 27.500 M., Hafer 32.500 M., Gerste 100.000 M., Mais 75.000 M., Roggen 2.250 M., Spelt 7.500 M., Hirse 900 M., somit im Ganzen 245.650 Metzen.

Von dieser Getreidemenge ist der Weizen zum Preise von 24 Piaster (2 fl. 12 kr. österr. Währ. in Silber) und der Hafer zu 10 Piaster 4 Para (1 fl. in Papier) pr. Metzen bereits veräußert. Bezüglich des Spelts sind seit mehreren Wochen Unterhandlungen im Zuge; das letzte Anbot war 10 Piaster 20 Para (91 kr. öst. W. in Silber) pr. Metzen. Die Gerste wird zum grössten Theile von dem türkischen Militär aufgekauft, da man die Cavalleriepferde damit füttert. Ob die hiesige Localregierung das ihr zu Gebote stehende Quantum Mais verkaufen wird, ist noch unbestimmt, da das Bedürfniss der hiesigen Landbevölkerung nach dieser nur spärlich vorhandenen Getreidegattung die erstere bestimmen dürfte, den grösseren Theil davon vorrätzig zu halten. Darüber

wird jedoch wohl erst nach mehreren Wochen eine Entscheidung getroffen werden. Die hier üblichen Geldsorten sind: die türkische Lira zu 100 Piaster, der Silber-Med-schidié zu 20 Piaster und die türkischen Scheidemünzen zu 6, 5, 3, 2 $\frac{1}{2}$, 1 Piaster und zu 20 Para; von fremden Münzen: der k. k. Münzducaten zu 53 $\frac{1}{2}$ Piaster, Silber-zwanziger alten Gepräges (ungelöchert) zu 3 Piaster 30 Para. Napoleond'or zu 90 Piaster. Oesterreichische $\frac{1}{4}$ fl.-Silberstücke kommen hier nur äusserst selten vor.

Die überaus günstigen Witterungsverhältnisse während des verfloffenen Spät-herbstes gestatteten den Landleuten, ihre Felder gut zu bestellen und es ist insbesondere viel Weizen angebauet worden. Die türkische Regierung hat in Berücksichtigung des geringen Ergebnisses der letzten Ernte an bedürftige Bauern zur Aussaat bei 15.660 Metzen Weizen vorgeschossen, welche von der diesjährigen Ernte in natura und ohne Zinsen zurückzuerstatten sind. Die Saaten stehen prachtvoll, und vorausgesetzt, dass nicht Elementarereignisse eintreten, dürfte eine vorzügliche Ernte zu erwarten sein.

Zur Statistik der Regentschaft Tunis.

Tunis. Die Regentschaft Tunis liegt im Norden Afrika's am Mittelmeere, zwischen Algerien und der Provinz Tripolis, und nimmt eine Grundfläche von ungefähr 190.000 Quadrat-Kilometer ein. Ihr ausgedehntes Gebiet ist von vielen Ketten des Atlasgebirgs durchschnitten und wird von dem Madscherdah, einem der bedeutendsten Flüsse des westlichen Afrika, befruchtet. Es finden sich daselbst mehrere Mineralquellen und Thermen, insbesondere jene von Hamam-Elouf und Curbes, welche wegen ihrer Heilkraft berühmt sind.

Süsswasserquellen gibt es in grosser Zahl; jene zu Zaguan und Dgiogar (50 und resp. 65 Kilometer von der Hauptstadt entfernt) liefern das reinste und gesündeste Wasser. Aus diesen Quellen, welche zur Zeit der Römer die Stadt Karthago mit Wasser versorgten, erhalten heute die Hauptstadt Tunis, Bardo und Goletta ihren diesfälligen Bedarf, nachdem der Bey vor einigen Jahren einen Theil der ehemaligen Wasserleitung durch Legung von gussisernen Röhren wieder hatte in Stand setzen lassen. Die Flüsse sind zahlreich, aber keiner derselben ist schiffbar. Von den vorhandenen Seen sind drei schiffbar, darunter jener von Tunis, auf welchem mittelst kleiner Boote die Ein- und Anfuhrwaaren zwischen Tunis und Goletta befördert werden. Der See von Porto-Farina (Gar Elmek, vormals Kriegshafen der Regentschaft) ist heute in Folge der Versandung seines Zuganges gänzlich verlassen. Der See von Biserta liesse sich durch die Anbringung von Kunstbauten in einen vorzüglichen Kriegshafen verwandeln. Derselbe beherbergt eine reiche Menge von Fischen verschiedener Gattung; auch wird in diesen Gewässern die Korallenfischerei betrieben. Der Boden der Regentschaft ist sehr fruchtbar und eignet sich zu jeglicher Culturart.

Da kein öffentlicher Census besteht, so lässt sich die Einwohnerzahl nicht bestimmen. Nach Einigen soll sie vor mehreren Jahren 1,600.000, nach Anderen 1,800.000 betragen haben, gegenwärtig jedoch dürfte dieselbe nach annähernder Schätzung, sowie im Begriff der arabischen Tribus, welche in den grossen und kleinen Ortschaften des Innern wohnen, dann der nomadisch lebenden Volksabtheilungen, 1,200.000 Menschen nicht übersteigen, welche sich also unterscheiden: 1,129.550 Mahomedaner, 25.000 Katholiken, 45.000 Israeliten, 400 Griechen, 50 Protestanten.

Diese bedeutende Abnahme der Bevölkerung datirt vom Jahre 1864 her und wird als eine Folge der damaligen willkürlichen Verwaltung des Landes betrachtet, welche die Bewohner zu massenhafter Auswanderung trieb, so dass ganze Tribus nach Algerien, Tripolis, viele andere nach Egypten und Marokko fortzogen. Dazu gesellten sich noch die in den Jahren 1868 und 1869 durch Cholera und Typhus angerichteten Verheerungen, wonach die in der Volkszahl eingetretene Verringerung begreiflich erscheint.

Die Regentschaft Tunis theilt sich in 21 Verwaltungsbezirke, an deren Spitze

vom Bey gewählt und ernannte Kadi oder Statthalter mit einjähriger Functionsdauer stehen. Diese Bezirke, deren eigentliche Verwaltung ebenfalls vom Bey ernannte Kalifen oder Stellvertreter der Statthalter führen, sind die folgenden: Goletta, Susa, Media, Monastier, Sfax, Gerbi, Dgerid, Kef, Genduba, Bagia, Matar, Tabarea, Biserta, Porto-Farina, Tubursuek, Tastur, Taburba, Kiruan, Nabel, Ela-arad, Capo-Zehibo.

Die Münzeinheit ist der Silberpiaster, dessen Gewicht 3-13 Gram und der innere Werth 0-63 Franc ist. Es gibt $\frac{1}{2}$ -, 2-, 3-, 4- und 5-Piasterstücke in Silber, dann 5-, 10-, 25-, 50- und 100-Piasterstücke in Gold. Der Handelswerth des Piasters selwankt je nach dem wochentlichen Course für Wechsel (in Frances, 3 Monate dato) auf europäische Plätze. In den letzten Jahren stellte sich der Preis des Piasters zwischen 60 und 72 Centimes, während der Cours des Zwanzigfrankenstücks (effectiv) 32—34 $\frac{1}{2}$ Piaster betrug. An Kupfermünzen, als Theile des Piasters, bestehen Stücke zu 2 Caruben ($\frac{1}{8}$ Pstr.), 1 Caruba ($\frac{1}{16}$ Pstr.) und $\frac{1}{2}$ Caruba ($\frac{1}{32}$ Pstr.). Als die Ausgabe von solcher Scheidemünze in zu grossen Mengen stattfand, trat eine bedeutende Entwerthung derselben ein, derart, dass man 145—150 Pstr. in Kupfer für 100 Pstr. in Silber bezahlt. Um diesem Uebelstand abzuhelfen, ist die Localregierung im Begriffe, die ganze alte Münze einzuziehen und dafür eine neue in beschränkter Anzahl auszugeben; da jedoch diese mit Rücksicht auf ihren Metallgehalt viel geringer als die bisher im Umlauf befindliche ist, so herrscht allgemein die Ansicht, dass das Uebel sich eher vermehren als verringern werde.

Als Längenmaass für Schafwollzeuge und Tuch gilt der türkische Pick = 0-6857 Meter, für Seidenwaren der Pick = 0-6361 Meter, endlich der arabische Pick = 0-4843 Meter. Die Gewichtseinheit ist der Ratal (Rotolo) = 504 Gramm. Das Handlungsgewicht bildet der Kantar von 100 Ratal = 50 Kilogramm 40 Gramm. Der Ratal theilt sich in 16 Ukia (Unzen), die Ukia in $\frac{1}{2}$ -, $\frac{1}{8}$ -, $\frac{1}{16}$ und $\frac{1}{32}$ -. Die 32tel Ukia ist gleich 0-9843 Gramm. Flüssigkeiten werden nach dem tunesischen Metikal gemessen, welcher 4-725 Gramm entspricht und sich in 24 Nocia zertheilt. Für Weizen, Gerste, Mais, Bohnen, Erbsen, Linsen etc., sowie für Salz, Gyps u. dgl. hat man den Kaffisso, der 590 Liter gleich ist und in 16 Ube zerfällt. Die Ube theilt sich wieder in 12 Saah; 192 Saah gehen auf 1 Kaffisso. Die Masseinheit für Oel ist der Metallo, dessen Inhalt je nach den einzelnen Gegenden, welche diese Flüssigkeit produciren, verschieden angenommen wird. Der Metallo in Tunis und Biserta entspricht 19-21 Liter, so dass $3\frac{1}{2}$ Metallo gleich sind 1 Mezzarola von 64 Liter; in Media 25-60 Liter = $2\frac{1}{2}$ Met. pr. Mezzarola; in Susa und Monastier 24.6 Liter = $2\frac{3}{4}$ Met.; in Sfax 27-47 Liter = $2\frac{1}{2}$ Met.; in Gerbi 38-43 Liter = $1\frac{3}{4}$ Met. Der Metallo theilt sich in 16 Saah.

Der folgende Nachweis über die im Jahre 1871 in Tunis stattgefundene Waaren-Ein- und Ausfuhr gestattet ein allgemeines Urtheil über die commercielle Bedeutung dieses Seepfatzes:

E i n f u h r.	Werth in Piastern
Gewebe aus Baumwolle	3,997.196
" " Seide	770.513
" " Schafwolle	659.502
Speereei- und Colonialwaaren	1,440.160
Farbstoffe	452.850
Kurzwaaren und Quinceaillerien	575.131
Seidengarne	1,117.227
Verschiedene Garne	159.583
Gold- und Silberwaaren, Edelsteine	343.883
Metalle und Eisenwaaren	307.039
Häute und Felle	426.824
Werkholz	349.957

	Werth in Piastern
Marmor und Mauersteine	167.612
Papier	154.853
Thon- und Kristallwaaren	119.600
Stearin und derlei Kerzen	108.823
Stricke, Hauf, Pferdehaar	56.953
Einrichtungsgegenstände	77.890
Zündhölzchen	51.625
Arzneiwaaren	62.479
Schafwolle	50.721
Effecten	53.981
Reis, Teigwaaren, Mehl	177.037
Gemüse, Pökelfleisch, Obst	291.850
Petroleum	39.410
Steinkohlen	29.670
Verschiedene Waaren	387.650
Gesamtwerth	<u>12,427.019</u>

Nimmt man hiezu den Werth der entlang der Küste importirten Waaren mit 5,333.333 Piaster*), und schätzt ferner die oben nicht inbegriffene Einfuhr von Wein und Spirituosen auf 600,000 Piaster, so ergibt sich als Gesamtwerth der im Jahre 1871 nach der Regentschaft Tunis eingeführten Handelsgüter eine Summe von 18,360.352 Pstr.

A n s f u h r .	Werth in Piastern
Olivenöl	6,326.480
Esparto	2,266.408
Schafwolle, gewaschen und ungewaschen	2,080.205
Inländische Gewebe	1,116.500
Datteln	1,575.000
Cerealien	1,716.000
Seife	141.525
Pferdehaar, Häute, Leder	369.407
Honig und Wachs	134.500
Getrocknete Meerspinnen und Fischrogen	83.558
Schwämme, roh und gewaschen	254.000
Thierknochen und Hadern	270.112
Talg und Pomade	82.000
Alizzari, Olivenkerne, Mandeln, Rosinen, getrocknete Feigen, bearbeiteter Esparto, Pistazien, Schiffstheer, Baumwollsaamen u. dgl.	916.350
Gesamtwerth	<u>17,332.045</u>

Der vorzüglichste Seehafen der Regentschaft ist Susa, wo ausser Holz, Colonialwaaren, Spirituosen, Geweben, Metallen, Cerealien und andern Gegenständen, die zur See dahin importirt werden, auch noch auf dem Landwege aus Tunis verschiedene werthvollere Artikel wie: Seidenwaaren, Brokat, Gold- und Silbergespinnst etc. zur Einfuhr gelangen. England, Frankreich und Italien sind diejenigen Länder, von wo der namhafteste Import zur See stattfindet, während Oesterreich-Ungarn sich an dieser Einfuhr nur in geringem Maasse beteiligt. Innerhalb der zehnjährigen Periode von 1862 bis

*) Da die an den einzelnen Punkten der Küste befindlichen Manthäuser verpachtet sind, so lässt sich eine detaillirte Aufstellung des daselbst vorgekommenen Waarenimports nicht geben.

1871 kam nämlich nur zweimal ein Import aus Oesterreich-Ungarn vor, und zwar in 1864: Breter aus Venedig für 23.500 Piaster und Mauersteine für 7300 Pstr.; in 1867: Gerste für 160.000 Pstr. Im Ganzen bezifferte sich der Werth des Seeimports während der bezeichneten 10 Jahre folgendermassen: Werkholz für 221.250 Pstr., Colonialwaaren für 441.136 Pstr., Wein und Spirituosen für 304.538 Pstr., Baumwollgewebe für 1.598.180 Pstr., Metalle für 112.300 Pstr., Cerealien für 7.701.133 Pstr., Mauersteine und Thongeschirre für 159.100 Pstr., verschiedene andere Waaren für 267.335 Pstr. Der Werth der auf dem Landwege aus Tunis nach Susa zugeführten Waaren betrug für die 10 Jahre zusammen 9,195.018 Pstr.; endlich derjenige der nach den beiden Städten Monastier und Mehdia sowohl zur See als zu Lande importirten Handelsglitter 3,500.000 Pstr., wonach sich die Gesamtsumme aller in Rede stehende Einfuhren mit 23½ Mill. Pstr. heransstellt. Was die Ausfuhr von Susa auf dem Seewege betrifft, so kommen auch da wieder die vorgenannten vier Länder in Betracht und zwar Oesterreich-Ungarn abermals mit der verhältnissmässig geringsten Quote, indem während der 10 Jahre von 1862—1871 nur ein einziges Mal, nämlich in 1865, ein Export dahin stattfand, welcher Schafwolle für 7600 Pstr. und Seife für 41.440 Pstr. umfasste. Im Allgemeinen bewerthet sich der 10jährige Export Susa's bezüglich der einzelnen Gegenstände folgendermassen: Schafwolle 2,269.854 Pstr., Seife 898.350 Pstr., Hadern 212.713 Pstr., Weizen 756.470 Pstr., Gerste 335.110 Pstr., Häute und Felle 989.188 Pstr., Esparto 1,168.820 Pstr., verschiedene Waaren 1,032.698 Pstr. Rechnet man hierzu den Werth der von Monastier und Mehdia aus verschifften Glitter mit ca. 2,336.797 Pstr., so stellt sich der diesfällige Gesamtbetrag für den in Rede stehenden 10jährigen Zeitraum auf 10 Mill. Pstr.

Das einzige Bergwerksproduct dieses Landes ist Salz, welches sich reichlich vorfindet und auch in grossen Mengen gewonnen wird. Es giebt viele Salinen, aber alle im Naturzustande; würde dafür nur ein wenig die Kunst zu Hilfe genommen, so liesse sich ein reineres und weisseres Product erzielen. Der hiesige Boden birgt auch Quecksilber, Eisen, Blei, Kupfer und Silber, ohne dass aber noch jemals daran gedacht worden wäre, diese Schätze der Erde zu Tage zu fördern. Eine spanische Gesellschaft erhielt wohl die Concession zum Betriebe von silberhaltigen Bleiminen, die sich etwa 30 Stunden von der Hauptstadt Tunis entfernt befinden, musste jedoch nach Verlauf eines Jahrs, und nachdem ungefähr 40.000 Francs ausgegeben waren, die Arbeiten wieder einstellen, da durch den Ertrag nicht einmal die Kosten gedeckt wurden.

Zu den Erzeugnissen der Landwirtschaft zählen: Weizen, Gerste, Mais, Bohnen, Erbsen, Linsen u. dgl. In Jahren, wo die Felder rechtzeitig durch ansieblige Regen befruchtet werden, fällt hier die Cerealienenernte sehr zufriedenstellend aus, so dass nach Versicherung der Landwirthe manchmal der 30- und 40-, ja sogar der 50- und 60fache Ertrag der Aussaat gewonnen wird. Baggia mit den umliegenden Gebirgen, Tuburba und Matar sind vermöge der Fruchtbarkeit des dortigen Bodens die vorzüglichsten Punkte für die Erzeugung von Cerealien.

In Baggia betreibt man auch den Anbau der Tabakpflanze mit glücklichem Erfolge. Das Product ist von ausgezeichneter Qualität und wird denjenigen von Tubarsak, Nabel und anderen Gegenden der Regentschaft vorgezogen; man hat jedoch bisher nur wenig davon ausgesät, so dass noch immer eine ziemlich grosse Einfuhr von Tabak aus Algerien stattfindet, um den Bedarf der Regentschaft zu decken. Auch die Baumwollstände würde hierzulande sehr gut gedeihen, wie dies durch Versuche, welche damit in früheren Jahren von Europäern angestellt wurden, erwiesen ist; allein trotzdem giebt es nur sehr Wenige, welche sich mit dieser Cultur beschäftigen. Hauf liefern die Städte Nabel, Meuzel, Hanunamat in ziemlicher Menge; die Einwohner verwenden denselben zur Erzeugung von Männer- und Frauenhänden für die sommerliche Jahreszeit. In Nabel und einigen Ortschaften an der Küste producirt man Judigo, dessen Qualität jedoch gegen den aus dem Auslande eingeführten Farbstoff dieser Art weit zurücksteht. Dagegen ist das Opium von Porto-Farina weit vorzüglicher als das

fremdländische Product. Die Bewolmer der Stadt Tastur beschäftigen sich, wenn auch nur in sehr beschränktem Umfange, mit dem Saffranbau und liefern eine ausgezeichnete Waare. Das Zuckerrohr wächst sowohl auf dem Flachlande in der Nähe der Hauptstadt, als auch an verschiedenen anderen Punkten.

Die Zucht der Seidenraupe würde ganz gut von Statten gehen, wenn der Maulbeerbaum reichlich genug vorhanden wäre; diesfalls angestellte Versuche lieferten ein bescheidenes Resultat. Wenn die Pflege der genannten und noch mancher anderen Zweige der Landwirtschaft sich von Seiten der Regierung einer nachdrücklichen Aufmunterung erfreute, so würden daraus neue Hilfsquellen für das Land und im Laufe der Zeit namhafte Objecte für Handel und Industrie entstehen.

Thatsächlich die wichtigste Pflanze ist der Olivenbaum. Susa, Monastier, Mehdia, Sfax, Gerbi und Biserta sind die Hauptproductionsorte. Susa besitzt wenigstens 4 Millionen Olivenbäume; es giebt aber daselbst Grundflächen, welche die doppelte Anzahl Bäume, als thatsächlich vorhanden sind, zu fassen vermöchten. Die Ausfuhr von Olivenöl aus der Rhede von Susa erreichte in den 10 Jahren von 1862—1871, mit Rücksicht auf die einzelnen Bestimmungsländer, im Ganzen folgende Mengen und Werthe:

	Menge Metall.	Worth Piaster
Oesterreich-Ungarn	168.935	6,232.900
Frankreich	374.429	13,940.681
Italien	827.850	31,606.813
England	276.593	10,440.758
Griechenland	29.450	1,230.705
Zusammen	1,677.257	63,451.857
Hierzu die in Monastier und Mehdia stattge- fundenen Verladungen	961.793	36,548.143
Gesamtausfuhr	2,639.050	100,000.000

Die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn gestaltete sich in den einzelnen Jahren also:

	Menge Metalli	Worth Piaster
1862	21.735	869.400
1863	28.400	1,022.400
1864	56.000	1,960.000
1865	10.000	350.000
1866	14.500	551.000
1867	21.000	840.000
1869	17.300	640.100
Zusammen	168.935	6,232.900

In den Jahren 1868, 1870 und 1871 hat ein Export von tunesischem Oel nach dem Kaiserstaate nicht stattgefunden. Von Forstwirtschaft ist hiezulande nichts bekannt. Der Gartenbau liefert verschiedenes Obst wie: Aepfel, Birnen, Aprikosen, Pfirsiche, Trauben, Feigen, Kirschen, Quitten, Mandeln, Pistazien (Sfax), Datteln (Gerid), Melonen, Pomeranzen, süsser Citronen, indische Feigen, Bananen, Granatäpfel. Von allen diesen Früchten ist es blos die letztgenannte, welche mit Leichtigkeit gedeiht, ohne einer besonderen Pflege durch Menschenhände zu bedürfen. Au thierischen Producten in rohem Zustande finden sich: Schafwolle, Kameel- und Rindshäute, Ziegen- und Widdertelle, Knochen. Espartograss (oder Halfa), welches ohne irgend eine Pflege von selbst wächst, ist in den letzten Jahren einer der wichtigsten Anfuhrgegenstände der Regentschaft geworden. Die Küstenpunkte, wo diese Pflanze emporspriesst, sind in erster Reihe Susa und Sfax, dann auch Zaguan und Umgebung. Die erste Sendung

von Espartograss geschah am 30. Mai 1870 von Susa aus und hatte die Bestimmung nach Genua. Von da an stieg die Zahl der Käufer, Speculanten und Verfrachter so bedeutend, dass im Jahre 1871 bereits 134.466 Cantar (à 50 Kilo) in Susa und 166.000 Cantar in Sfax zur Ausfuhr gelangten. In diese Mengen theilten sich England, Frankreich und Italien folgendermassen:

	A n s f u h r v o n	
	Susa	Sfax
England, Cantar	104.170	150.000
Frankreich „	18.296	6.000
Italien „	12.000	10.000
Zusammen, Cantar	134.466	166.000

Der grösste Theil des ans Sfax nach Europa exportirten Espartograsses kommt von den nubebanten Landstrecken zwischen Sfax, Gabes und Dgerid. Der Preis des Artikels, welchen die Araber bündelweise verkaufen, wechselt von 5 bis 7 Piaster pr. Cantar. Die Ausfuhr des Esparto bot der Bevölkerung der Regenschafft eine ansehnliche Hilfsquelle, schaffte der Regierung einen Zuschuss zu ihren Einkünften und ist gleichzeitig geeignet, in Jahren grosser Trockenheit den durch eine Missernte hervorgerufenen Nothstand einigermassen zu lindern, indem der Handel mit diesem neuen Exportgegenstande für viele Leute lohnende Beschäftigung gewährt und so den trägen, ungebildeten Araber davon abhält, sich den nöthigen Unterhalt auf unrechtmässigem Wege zu verschaffen. Als noch nicht daran gedacht werden konnte, die Halfa durch den Verkauf nach auswärts zu verwerthen, erzeugte man daraus im eigenen Lande und für dessen eigenen Bedarf Stricke, Matten, Körbe und vielerlei andere Flechtwerke solcher Art; heute jedoch hat diese vegetabilische Substanz ihren Platz unter jenen einheimischen Producten eingenommen, welche die Ausfuhr ans der Regenschafft bleibend nähren werden. Uebrigens findet auch ein Export von zu Bindfäden verarbeitetem Esparto nach Marseille statt. Von chemischen Producten ist nur Seife zu nennen, welche in der Hauptstadt Timis und in Susa erzeugt wird. Man verwendet dazu blos Olivenöl und natürliche Soda, ohne Beihilfe irgend eines chemischen Agens, und liefert auf diesem Wege eine Waare, welche an Qualität fast unvergleichlich dasteht; was namentlich von der in Susa fabricirten Seife gilt. Grosse Mengen dieses Artikels gehen alljährlich nach Europa und insbesondere nach Italien. (Schluss folgt.)

Personalnachrichten.

- Dem bei der Generaldirection der Wiener Weltausstellung in Verwendung stehenden k. und k. Viceconsul Ernst Freih. v. Haan wurde der Titel und Rang eines Consuls verliehen. (Allerhöchste Entschliessung vom 2. Februar 1873.)
- Der Chef der Handelsfirma Pierre T. Briandean in Nantes, Pierre Tristan Briandean jun., wurde zum unbesoldeten k. und k. Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren ernannt. (Allerhöchste Entschliessung vom 2. Februar 1873.)
- Dem k. und k. Ministerresidenten und Generalsconsul in China und Japan, Heinrich Calice, wurde der Orden der eisernen Krone zweiter Classe verliehen. (Allerhöchste Entschliessung vom 7. Februar 1873.)
- Der k. und k. Generalsconsul in Smyrna, Ministerialrath Dr. Carl Ritter v. Scherzer, hat den kaiserl. ottomanischen Medjidie-Orden zweiter Classe, das Officierkreuz des königl. belgischen Leopold-Ordens, sowie die zweite Classe des Ordens der siamesischen Krone erhalten.
- Der k. und k. Generalsconsul in Barcelona, August Lenk von Wolfsberg, hat das Comthurkreuz des königl. spanischen Ordens Carl's III. erhalten.
- Der k. und k. Viceconsul in Varna, Adolf Tedeschi, hat einen einmonatlichen Urlaub angetreten und wird indessen durch Herrn Emanuel Tedeschi vertreten.
- Der k. und k. Viceconsul in Trapani, Josef d'Ali, hat sich auf Urlaub begeben und für die Dauer seiner Abwesenheit dem Kanzler Fontana die Führung der Geschäfte übertragen.
- (B e r i c h t i g u n g.) Im I. Hefte dieser Mittheilungen ist bei dem Consularberichte aus Malta, Seite 21, Zeile 19 und 20 von unten, Ze u g austatt Sign zu lesen.

Industrieverhältnisse und Verkehrswesen in Rheinland-Westphalen.

Köln, im Januar 1873. Je näher der Termin für die Wiener Weltausstellung heranrückt, desto lebhafter wird es in industriellen Kreisen und auch die Presse in Rheinland-Westphalen widmet dieser Ausstellung erhöhte Aufmerksamkeit. Die Zahl der Aussteller in den beiden genannten Provinzen wird sich auf 600—700 belaufen. Darunter ist Köln mit 59 Firmen vertreten. Die Einsetzung einer Commission zur Wahrung der Interessen der Aussteller den die Ausstellung besuchenden Personen gegenüber ist mit grosser Freude begrüsst worden, weil dadurch bei sachgemässer Leitung und richtiger Verwirklichung des Grundgedankens sehr viel für den Absatz geleistet werden kann. Die Wiener Weltausstellung dürfte namentlich dem Oriente gegenüber eine grosse Bedeutung gewinnen, wobei dann die Industrie Oesterreich-Ungarns in erster Linie stehen wird. Die rheinisch-westphälische Hüttenwerks-Industrie und alle Etablissements, die sich mit der Verarbeitung der Metalle beschäftigen, werden in Wien ausgiebig vertreten sein, so dass Gelegenheit zum Beobachten und Vergleichen, sowie zum Sammeln von Erfahrungen im reichsten Maasse vorhanden sein muss. Der Besuch der Ausstellung wird dann auch voraussichtlich aus unsern beiden Provinzen ein sehr zahlreicher sein, falls die allzu hohen Miethen der Wohnungen nicht abschreckend wirken. In dieser Hinsicht findet das Pröject, in Wien ein Weltausstellungs-Centralbureau für Reise und Wohnung zu etabliren, entsprechende Würdigung.

Das Kohlegeschäft hat sich in den letzten Wochen, trotz der hohen Preise und des milden Winters, lebhaft entwickelt, obwohl einzelne Zechen eine Verminderung ihres Absatzes zu constatiren hatten. An einen Rückgang der Preise ist kaum zu denken, da England in Folge der Strikes in den Kohlendistricten noch immer im Kohlenhandel gelähmt ist. In Folge dessen gewinnt auch die Ruhrkohle in Holland mehr und mehr Terrain. Es wird der Waggon guter Kohlen mit 25—28 Thlr. bezahlt, während ältere Lieferungsverträge noch zu 17 1/2 Thlr. pro Waggon abgeschlossen sind. Eine neue Actiengesellschaft für Kohlenbergbau ist die in Dortmund mit einem Grundcapitale von 2,500.000 Thlr. begründete Gesellschaft „Luise Tiefbau“, deren Statut mehrere neue Bestimmungen enthält. Eine derselben setzt fest, dass das Actiencapital mit einer jährlichen Amortisationsquote von 1 1/2 pCt. in 30 Jahren getilgt werden soll. Den Inhabern der verloosten Actien werden Genussscheine ausgestellt, durch welche sie das Anrecht an den über 5 pCt. betragenden Reingewinn erwerben. Der Reservefond wird stark dotirt und soll, falls einmal in einem Jahre keine Dividende zur Vertheilung gelangt, die Mittel zur Amortisation der Actien liefern.

Unsere Kohlenbergbau-Actiengesellschaften haben pro 1872 gute Abschlüsse gehabt und herrsche in Folge dessen in neuerer Zeit lebhafter Nachfrage nach ihren Actien. Bei der immer colossaler sich entwickelnden Eisen-Industrie, die vorwiegend die Abnehmerin der Steinkohlen ist, darf dem Bergwerksbetriebe auch für die nächste Zeit ein sehr günstiges Prognostikon gestellt werden, selbst wenn die Zahl der vorhandenen Kohlenzechen durch neu erschlossene bedeutend vermehrt werden sollte.

Der rege Eisenbahnbau verschafft unsern Walzwerken eine unausgesetzte Thätigkeit, die auch andern Etablissements der Eisenbranche gesichert ist. Freilich sind die Arbeitslöhne und Rohmaterialienpreise sehr hoch. Besonders klagen darüber unsere Maschinenfabrikanten, die übrigens keinen Mangel an Aufträgen haben. In Gussstahl herrscht steigende Nachfrage, besonders zur Eisenbahnzwecken, weshalb auch in

jüngster Zeit mehrere neue Actiengesellschaften zum Betriebe von Gussstahlwerken gebildet worden sind. Einer der bedeutendsten Gussstahl-Industriellen, Herr Berger aus Witten, ist von der kaiserlich-russischen Regierung engagirt worden, um die Eisenerzbergwerke im Ural, welche geeignetes Material für die Gussstahlerzeugung liefern, auszubenten und Stahlwerke anzulegen. Es wird dadurch der rheinisch-westphälischen Gussstahl-Industrie auf die Dauer eine beträchtliche Concurrenz geschaffen werden, da Russland bedeutende Mengen Gussstahlfabrikate bezieht.

Zink und Blei bleiben fortwährend sehr gefragt. In dieser Hinsicht verdient hervorgehoben zu werden, dass die Besitzungen der Eschweiler Gesellschaft für Bergbau und Hütten in Stolberg bei Aachen und jene der Silber- und Bleibergwerks-Gesellschaft von Holzappel in Nassau zu einer einzigen Actien-Gesellschaft mit einem Grundcapitale von 2.200.000 Thlr. vereinigt worden sind, und dass die an der Eisenbahn von Bergisch-Gladbach nach Bensberg gelegene Zinkhütte mit den dazu gehörigen Blei-, Blende-, Galmei-, Eisen- und Kupfergruben in eine Actien-Gesellschaft mit einem Grundcapitale von 1.400.000 Thlr. umgewandelt worden ist. Beide Gesellschaften beruhen auf durchaus solider Grundlage, erfrenen sich eines lucrativen, der grössern Steigerung fähigen Absatzes und werden auf dem Gebiete unseres Zink- und Bleigeschäftes in kurzer Zeit eine hervorragende Stellung einnehmen. Beiden kommt zu Statten, dass ihre Etablissements an Eisenbahnen liegen, wodurch die Zufuhr der Rohproducte wie die Abfuhr der Fabrikate wesentlich erleichtert wird.

Köln ist der Mittelpunkt des rheinischen Bleigeschäftes, dessen Bedeutung durch die Angabe charakterisirt wird, dass im Jahre 1871 auf dem Rheine von hier zu Berg 12.585 Ctr. und zu Thal 172.320 Ctr. abgeführt wurden. An Zink in Blechen und Blöcken gingen von hier auf dem Rheine in den Haudel: 4703 Ctr. zu Berg und 3618 Ctr. zu Thal. Das stärkste Quantum ist dem Eisenbahntransporte zugefallen, denn die Köln-Mindener Eisenbahn allein beförderte 1871 an Zink in Blechen 239.000 Ctr. und in Blöcken 214.368 Ctr.

Die milde Witterung des Winters gestattete die Fortsetzung der Eisenbahnbauten, so dass im laufenden Jahre mehrere neue Linien dem Betriebe übergeben werden können. Dahin gehört zunächst die Strecke von Osnabrück nach Bremen der Venlo-Hamburger Bahn, ein Theil der Ruhrthalbahn, die von Düsseldorf nach Kassel führen wird; die Bahnen durch das Emscher und durch das Scheldethal; die Bahn Kalscheuren-Euskirchen als letztes Glied der Eifeleisenbahn, die Bahn von Odenkirchen nach Jülich und Düren, die Bahn von Hagen durch das industriereiche Volmthal u. s. w. In Aussicht steht die Bahn durch das Moselthal von Coblenz nach Trier und Diedenhofen mit stehender Rheinbrücke bei Coblenz; im Anschlusse an diese und die Lahubahn eine Bahn von Hersfeld aus nach der Main-Weserbahn resp. über Marburg nach Wetzlar, eine Linie von Berlin resp. Potsdam aus über Belzig, Zerbst, Barby, Berenburg, Sangershausen, Artern, Sondershausen, Mühlhausen, die dann im Werrathale und wahrscheinlich bei Eschwege in die im Bau begriffene Staatsbahn Bebra-Friedland einmünden würde, um die Bebra-Hanauer Bahn bis Frankfurt a. M. zu benutzen. Diese sowohl als die Moselthalbahn mit ihren Fortsetzungen in der Richtung auf Berlin haben ein vorwiegend strategisches Interesse. Dasselbe gilt von der Bahn Metz-Saarlouis, die mit Benützung der Rhein-Nahbahn eine kürzere Verbindung zwischen dem Rheingebiete und der oberen Mosel, speciell der Festung Metz, schafft.

Die holländische Regierung hat die Concession für die Eisenbahn von Antwerpen nach Roermonde erteilt. An sie wird sich die Eisenbahn Köln-Gladbach-Roermonde, welche der bergisch-märkischen Eisenbahn-Gesellschaft concessionirt ist, anschliessen. Auch wird die Concessionirung der Eisenbahn von Jülich über Heinsberg und Roermonde nach Eindhoven und von Roermonde nach Maasegk erwartet.

Leipziger Neujahrsmesse.

Leipzig, 23. Januar 1873. Die Leipziger Neujahrsmesse, von jeher die minder wichtige der drei Messen dieses Handelsplatzes, ist diesmal nicht von günstigen Conjunctionen begleitet gewesen.

Dazu entbehrte sie auch jeder Belebung durch den Saisonbedarf, weil der in ganz Mitteleuropa so ausnahmsweise milde Winter den Verbrauch von allen Winterartikeln derart beeinträchtigt, dass den Detaillisten, welche sich im Monate September v. J. damit versorgt hatten, nur vereinzelt ein Ergänzungsbedarf nöthig gewesen ist.

In den dabei in Frage kommenden wollenen Artikeln hat daher nicht der gewohnte Umsatz stattgefunden. Jene Ueberproduction, zu welcher sich bei den gegenwärtig zu Gebote stehenden mechanischen Arbeitskräften die Fabrication im Allgemeinen gern verleiten lässt, macht sich demnach doppelt fühlbar.

Eine gewisse Ausnahme ist auch diesmal noch, wie in den letzten Jahren, bei fabricirtem Leder zur Geltung gelangt, obgleich die Zufuhr reichlicher als in der vorjährigen Neujahrsmesse war.

Der Artikel ist in den letzten Jahren durch den grossen ausserordentlichen Militärbedarf, welcher nun aufgehört hat, sehr begünstigt worden. Ferner wurde der Consum von Sohlenleder im vorigen Jahre durch eine aus Nordamerika stark zugeführte, wenn auch geringe Sorte, Hamlock genannt, weil zu dessen Gerbung hauptsächlich die Rinde der Hamlock-Tanne (*pinus canadensis*) verwendet werden soll, beeinträchtigt.

Gleichwohl ist noch kein entschiedener Rückgang in diesem Leder eingetreten und haben die Prima-Qualitäten ihren Werth behauptet.

Aber so viel stellte sich doch heraus, dass die bisherige Conjunction zum Stillstand gekommen ist. Wenn für andere Qualitäten die Preise der letzten Michaelismesse jetzt nicht mehr zu erlangen waren, so ist doch auch hier das Zurückgehen derselben bisher mehr scheinbar als wirklich, weil der Gewichtsverlust an der mangelhaft getrockneten Waare und die geringere Qualität in Anschlag zu bringen sind.

Für Luxemburger Wildsohlleder wurden 59, 60—65 Thlr. bezahlt.

Die Preise von Malmedyer und Siegerner Sohlenleder waren 58—60 Thlr., von Eschweger in besserer Waare 54—56 Thlr.; in den reichlich zugeführten untergeordneten Gattungen sind die Preise je nach Qualität niedriger gewesen. Deutsches Brandsohlleder galt 53—56 Thlr.; Vacheleder hielt seinen Preis und sind 58—63 Thlr. dafür bewilligt worden.

Sächsisches Fahllleder erzielte 18—20 $\frac{1}{3}$ Ngr. pr. Pfund, die leichtere Waare 24 Ngr.; braune Kipsleder fanden bei reichlicher Zufuhr bereite Abnehmer zu 16 bis 24 Ngr.; von schwarzen war nur wenig vorhanden. Gefragt waren besonders braune Kalbleder und wurden dafür 30—45 Ngr. pr. Pfund gelöst, für schwarze dergleichen 15—30 Thlr. pr. Decher. Von weissem und lohlgarem Schafleder war die Zufuhr nicht genügend für die Nachfrage und ist dafür eine Wertherhöhung von 4—6 Thlr. auf das Hundert gegen die vergangene Messe durchgesetzt worden.

Da von fabricirter Waare einige Posten zurückblieben, so gingen die Gerber mit grosser Vorsicht in den Markt für rohe Häute und Felle zur Lederbereitung, obwohl sich von deutscher Waare keine reichlichen Vorräthe am Platze befanden. Die Preise drückten sich daher ein wenig. Rindshäute leichter Gattung wurden bis 42 Thlr., schwere mit 36—38 Thlr. pr. Centner bezahlt.

Kalbfelle brachten noch gute Preise und erzielten in Prima-Sorten bis 26 Ngr. das Pfund.

Von Rosshäuten war ein grösseres Quantum ungarischer Provenienz zugeführt und wurde für erste Sorte 45—46 Thlr., für geringere und kleinere 23—24 Thlr. pr. Decher bezahlt.

Schaffello fanden wenig Beachtung.

Für Ziegenfelle wurde 1 Thlr. 20—21 Ngr., für Heberlinge 1 Thlr. 6¼—7½ Ngr. bewilligt.

Nicht unbedeutend war die Zufuhr überseeischer Häute, der Absatz liess aber zu wünschen übrig.

Für Rio Janeiro-Ochsenhäute wurden 24—26 Thlr., für Kuhhäute derselben Herkunft 25—26½ Thlr. bezahlt; schwere trockene Bucnes-Ayres-Ochsenhäute galten 43—46 Thlr., leichte dergleichen 44—47 Thlr.; Puerte-Cabelle 39—41 Thlr.; trockene Angustures 39—41 Thlr.; Baraccas 34—37 Thlr.; gesalzene Montevideo 25—26 Thlr.; Rio-Grande-Ochsenhäute 25 Thlr., dergleichen Kuhhäute 24¼ bis 26 Thlr. pr. Centner.

Für Kipse erster Sorte wurden 38—40 Thlr., für zweite 34—36 Thlr., für Tertia 30—32 Thlr., für vierte Sorte 24—28 Thlr. bewilligt.

Ven Landhasen waren noch keine wesentlichen Zufuhren am Markte, für kleine Posten sind jedoch schon 26—27 Thlr. bezahlt worden. Die Haarschneider zeigten aber diesem Preise gegenüber grosse Zurückhaltung und das Geschäft blieb schleppend.

Auf dem Tuch- und Buckskin-Markte war die Zufuhr eine reichliche und machte sich auch hier der drückende Einfluss des milden Winters sehr geltend.

Die deutsche Kundschaft hatte von ihren auf der Michaelismesse für den Winter gekauften Vorräthen noch zu viel auf dem Lager behalten und nahm daher diesmal nur wenig aus dem Markte. Aber auch von den Grossisten aus den Hansestädten und dem Norden, aus Holland, Süddeutschland und der Schweiz war nicht die gewohnte Anzahl am Platze. Unter solchen Umständen wird die Klage der Fabrikanten erklärlich, dass es ihnen auch diesmal nicht gelungen sei, den dem bisherigen Werthe der Wolle und den erhöhten Löhnen entsprechenden Preis für ihre Erzeugnisse, besonders schöne Musterwaaren ansgenommen, zu erreichen. Die letzteren, Musterwaaren nämlich, fahren fort, den Markt zu beherrschen und haben darunter alle nur Tuche fabricirenden Orte zu leiden.

Kirchberg und Lengsfeld, die im verflossenen Jahre ziemlich gute Geschäfte gemacht hatten, haben grosse Lager zurückbehalten. Eben so ist es Luckenwalde mit seinen Vorräthen an Winterstoffen ergangen.

Im Allgemeinen konnten grössere Partien nur durch Concessionen in den Preisen an Grossisten und Exporteure abgesetzt werden.

Für Baumwollenwaaren hat die Neujahrsmesse keine Bedeutung mehr. Für die Frühjahrssaison fällt sie zu früh und es wird der Hauptbedarf für dieselbe im Wege der Bestellung nach Muster befriedigt. In baumwollenen Rock- und Hosenstoffen wurde zwar Einiges umgesetzt, im Uebrigen aber ist nur bestellte Waare abgenommen worden.

In Weisswaaren (Plauen), die wenig mehr zur Messe hier mit Lagern vertreten sind, war kein nennenswerther Umsatz.

Maschinenstickereien blieben vernachlässigt und das Spitzengeschäft wird im Wesentlichen von den Productionsorten aus besorgt.

An der hiesigen Garnbörse wurden in Banmwollengarnen zu alten Preisen einige beträchtliche Käufe abgeschlossen, dagegen ist in Wellen und auch in Leinengarnen das Geschäft wegen der unverändert hohen Preise gehemmt.

Kurze Waaren und Glasfabrikate kommen zur Neujahrsmesse nicht in Frage; dasselbe gilt grossentheils auch von Rohwaaren. In der letzteren Branche giebt es zu Neujahr von russischem und amerikanischem Erzeugnisse nur alte Vorräthe. Fremde Einkäufer fehlten gänzlich.

Von sog. Landwaaren, d. h. den Pelzfellen Mitteleuropas, ist die Ernte des jetzigen Winters noch in der Sammlung begriffen.

Der gegenwärtigen Meinung nach ist die Stimmung für Itis und Baumarder flauer geworden, wogegen für Steinmarder und Fuchse die bisherigen Preise sich ziemlich behaupten dürften. Da in Folge des gelinden Winters sowohl bei den Gros-

sisten als Kürschnern starke Vorräthe zurückgeblieben sind, so ist ein bedeutender Rückgang sämmtlicher Rohwaaren zu erwarten.

Der Fremdenverkehr während dieser Neujahrsmesse belief sich nach den Anmeldungen bei dem hiesigen Polizeiamte auf 7580 Personen. In der Neujahrsmesse von 1872 war die Zahl der angemeldeten Fremden 7250. Allein trotz der grösseren Personenfrequenz ist der Verlauf der Messe diesmal im Allgemeinen ein misslicher geblieben und es war selbst der Kleinhandel in seinen Ergebnissen nicht befriedigend.

Der Cours österreichischer Bank- und Staatsnoten war bei der Neujahrsmesse vorigen Jahrs 87—87¼ Thlr. für 150 fl. ö. W., während sich derselbe gegenwärtig auf 92—92½ Thlr. behauptete.

Schiffahrts- und Waarenverkehr zwischen Venedig und Alexandrien.

Venedig. An dem zwischen Venedig und Alexandrien stattfindenden adriatisch-orientalischen Schiffahrts- und Handelsverkehre, welcher als Unternehmen der gleichnamigen Gesellschaft nach Abtretung der venetianischen Provinzen an das Königreich Italien auch den Hafen von Venedig in seinen Wirkungskreis zog, und dessen Betrieb im Juli 1872 an die englische Gesellschaft „La Peninsulare“ überging, beteiligten sich während der letztverflossenen drei Jahre folgende Schiffe:

	Einlauf			Auslauf		
	1870	1871	1872	1870	1871	1872
Oesterreichisch-ungarische:						
Dampfer		1	.	.	.	.
Segelschiffe		1	.	10	8	5
Italienische:						
Dampfer	52	52	31	52	52	29
Segelschiffe		1	4	13	12	8
Englische:						
Dampfer			22	.	.	24
Französische:						
Dampfer		1	.	.	.	.
Griechische:						
Segelschiffe . . . . .			.	1	.	2

Die vorzüglicheren Gegenstände der Ein- und Ausfuhr während der bezeichneten drei Jahre sind in der folgenden Uebersicht zusammengestellt:

Waarengattung	Einfuhr			
	1870	1871	1872	
Baumwolle	Ballen	10.370	15.684	15.966
Hanf	"	1	.	127
Seidenraupeneier	Kistchen	54	2	318
Rohe Seide	Ballen	.	.	1.192
Häute und Felle	"	229	103	3.755
Zucker	Colli	730	208	164
Kaffee	"	42	52	887
Gummi	"	119	255	3.982
Perlmutter	Fässer	1	20	167
Mais	Säcke	26	.	1.290
Pfeffer	"	.	.	1.800

Waarengattung		Einfuhr		
		1870	1871	1872
Tabak	Kisten	6	12	422
Metalle und Metallwaaren	Colli	60	12	145
Natron	} Fässer Tonnen Colli	1	281	.
		.	.	670
		.	.	32

Waarengattung		Ausfuhr		
		1870	1871	1872
Tannenbreter	Stück	717.160	607.320	620.650
Tannenstämme	"	116	111	227
Nussbaumbreter	"	.	.	628
Nussbaumstämme	"	.	52	.
Ziegelsteine	"	30.000	.	.
Pflastersteine	"	.	649	.
Getreide und Hülsenfrüchte	Säcke	607	301	54
Butter	Colli	1.755	1.924	1.747
Käse	"	596	556	427
Obst und Gemüse	"	18.710	23.795	14.380
Weine	} Colli und Fässer	106	292	201
		.	.	.
Bier	Colli	40	6	177
Medicinalien	Colli	63	133	82
Chemische Producte, Fett- und Zünd- waaren	"	36	191	108
Farben	"	171	123	64
Glas- und Emailwaaren	"	1.114	1.651	3.097
Metalle und Metallwaaren	"	71	115	189
Jagdschrot	"	.	430	.
Papier, Bücher etc.	} Ballen und Colli	502	374	283
		.	.	.
Manufacturen	Colli	1.417	1.174	847
Hydraulische Maschinen und deren Bestandtheile	Kisten	2	231	1
Möbel und Hausgeräthe	Colli	885	527	72

Hafenbewegung und Waarenverkehr von Reval im Jahre 1872.

Reval. Der hiesige Import hat sich während des vorigen Jahres bedeutend gehoben, was der regelmässigen Dampfverbindung mit Hull und Lübeck zuzuschreiben ist. Sowohl der Werth der Waaren als auch die Zolleinnahmen sind gestiegen; ersterer bezifferte sich im Ganzen auf 32,608.422 Silberrubel, während die letzteren einen Gesamtbetrag von 1,243.281 S. R. erreichten, somit gegen das Jahr 1871 mit 803.545 S. R. um 439.736 S. R. oder mehr als die Hälfte grösser erscheinen.

Dagegen ist die Waarenausfuhr im Werthe von 2,857.740 S. R. gegen das Vorjahr zurückgeblieben, lediglich in Folge der durch die Missernte hervorgerufenen hohen

E i n f u h r		Menge	Werth Silberrubel
Glaswaaren	Pud	2.830	44.369
Fabrikate aus Bronze		155	11.657
" " Kupfer		882	17.650
Gusseisen, verarbeitetes		9.592	33.543
Gusstahl, verarbeiteter		5.447	32.694
Schmiedearbeiten		20.670	82.680
Schlossarbeiten		2.414	38.756
Blechfabrikate		4.970	11.040
Eisendraht		8.367	100.410
Drahtfabrikate		756	18.168
Schneidewaaren		333	20.518
Waffen und derlei Zubehör		548	64.018
Werkzeuge für Handwerker		8.056	105.534
Zinn- und Zinkfabricate		915	38.068
Gummielasticum, verarbeitetes		2.238	106.731
Papierwaaren		6.490	65.953
Lederfabrikate		399	26.427
Lein- und Hanfgewebe		8.728	204.053
Leinwand		—	62.119
Seidenwaaren		85	39.189
Wollenwaaren		6.784	443.760
Baumwollwaaren		7.348	466.882
Tüll und Spitzen		307	75.054
Kleidungsstücke und Toilettegegenstände		—	21.800
Knöpfe jeder Art		1.391	70.887
Glas- und Metallperlen		1.708	20.514
Kosmetiken aller Art		179	13.809
Kurzwaaren		887	41.919
Kinderspielsachen		1.390	55.606
Schreib-, Zeichnen- und Maler-Requisiten		711	31.314
Nüsse		14.016	42.263
Käse		771	10.794
Diverse Waaren		—	1,633.949

A u s f u h r		Menge	Werth Silberrubel
Roggen	Tschtwrt.	710	3.905
Hafer		5	15
Grütze		2.688	24.560
Lein- und Hansaat		47.281	279.530
Oele	Pud	12.647	60.705
Talg		19.605	78.420
Flachs		191.111	764.444
Heede		26.533	61.477
Leder, unverarbeitetes		11.279	71.057
Knochen		19.301	16.405
Hadern		211	159
Wolle		24.048	270.383
Borsten		3.760	130.096
Pottasche		1.690	3.887
Kupfer		271	2.710

Ausfuhr		Menge	Werth Silberrubel
Taue und Stricke	Pud	6.706	24.141
Rosshaare	"	20.864	158.566
Rauhwerk	"	112	11.300
Ochsen	Stück	613	24.480
Hausthiere	"	200	2.200
Tabak in Blättern	Pud	2.259	6.779
Federn	"	1.635	14.715
Seidenabfälle	"	1.521	126.243
Diverse Waaren	—		721.563

Die Schifffahrt begann am 22. März und dauerte das ganze Jahr ohne Unterbrechung fort; im Ganzen sind 769 Schiffe aus russischen Häfen angekommen und 963 Schiffe abgegangen.

Schifffahrt und Handel von Gent im Jahre 1871.

Gent. Im Jahre 1871 besuchten diesen Hafen 829 Handelsschiffe von 145.014 Tonnen, um 447 Schiffe und 72.205 Ton. mehr als in 1870. In obiger Anzahl sind 193 Dampfer von 43.320 Ton., welche von hier aus in regelmässigen Fahrten hauptsächlich mit englischen Seepätzen verkehrten, ferner 212 mit Holz beladene Segelschiffe von 51.387 Ton. inbegriffen.

Das Jahr begann unter düsteren Aussichten. Die damalige politische Lage Frankreichs flosste hier mehr Beunruhigung ein, als jenseits des Canals, wo Geld reichlich und billig blieb. Der Escompte der Bank von England überschritt zu jener Zeit nicht $2\frac{1}{2}\%$.

Was die diesseitige Nationalbank betrifft, so unterlag deren Escomptesatz häufigen Schwankungen. Die unmittelbare Nachbarschaft Frankreichs und die Aehnlichkeit des belgischen Geldes mit dem französischen machten für unser Land die grossen Finanzoperationen seines Nachbargesbietes und den Bedarf an Capitalien, der sich dort äusserte, höchst fühlbar. Daraus entsprang die Nothwendigkeit, zeitweilig die Geldausfuhr durch Erhöhung des Disconts zu hemmen. Dieser letztere stand bei der hiesigen Bank am 1. Januar 1871 auf $3\frac{1}{2}\%$, stieg dann bis 5% und ging schliesslich im December auf $2\frac{1}{2}\%$ zurück. Das Baumwollgeschäft befand sich in den ersten zwei Monaten des genannten Jahres in guter Lage, die Zufuhren waren sehr reichlich. Als später der politische Horizont sich klärte und den Geschäften ein neuer Aufschwung gegeben wurde, nahm auch die Baumwollindustrie davon ihren Theil, Angesichts einer allmählichen Hausse des Rohstoffes, der von $7\frac{1}{4}$ d. im April bis zu dem hohen Preise von 10 d. im December stieg. Die Aussicht auf eine minder ergiebige Ernte als im Vorjahre gab gegen Ende 1871 einen grossen Anstoss zum Verkaufe. Das Jahr war auch ein günstiges für die Spinner und Weber, welche sich im Allgemeinen ziemlich reichlich mit Rohstoffen zu gutem Preise versorgt hatten. Die belgische Leinenindustrie hatte nicht minder Ursache, mit dem Verlaufe des Jahres 1871 zufrieden zu sein, trotz der ungünstigen Einwirkungen des Krieges und trotz der empfindlichen Vertheuerung des Rohmaterials, woran in den letzten Monaten Mangel herrschte. Uebrigens hatte der genannte Industriezweig hauptsächlich den ermässigten Flachspreisen, einer Folge des Krieges, ihren gedeihlichen Betrieb im Jahre 1871 zu verdanken. Die hiesige Flachsernte ist grösser gewesen als in 1870. Man hatte mehr angebaut und selbst mehrere Getreidefelder, welche durch starke Fröste zerstört worden waren, bestellte man nachträglich mit Flachs. Bis Mitte Juni waren alle Aussichten auf eine ungemein gute Ernte vorhanden, aber gegen Ende des erwähnten Monats und Anfangs Juli traten heftige

Gewitterregen ein, welche die schönsten Pflanzen zu Boden drückten. In der Besorgniß, dass diese Pflanzen nun faulen würden, sahen sich die Landwirthe genöthigt, dieselben noch vor der vollständigen Reife auszuziehen, was die Qualität des Erzeugnisses empfindlich beeinträchtigte.

Im Allgemeinen erzielte man mehr als eine gewöhnliche Ernte, indem die Stengel sehr lang waren und beim Brechen ein namhaftes Ertragniß lieferten. Während des erwähnten Jahrs hat sich die Fabrication in allen Gattungen von Leinwand merkbar entfaltet und die Industriellen haben zu lohnenden Preisen gearbeitet.

Die Erzeugung von Segeltuch hat, ohne gegen früher wesentliche Fortschritte zu zeigen, gleichwohl ihren Platz auf den Märkten des In- und Auslandes behauptet. Die abnorme Lage, in der sich die Zuckerindustrie während der zweiten Hälfte des Jahres 1870 befunden hatte, hielt auch während der ersten fünf Monate 1871 unverändert an, indem auch die Umstände, durch welche diese Lage herbeigeführt worden war, sich gleich blieben.

Sobald einmal der Friede abgeschlossen war, liess die Reaction nicht auf sich warten und sie war ebenso stark, als es die Aufregung gewesen, nach der sie eintrat. So sah man im August innerhalb weniger Tage die feinen Raffinaden bis auf den, damals in Folge von Geschäftslosigkeit nur nominellen Preis von 32 Schilling zurückgehen. Diese Schwankungen waren das Ergebnis zufälliger und vorübergehender Verhältnisse, die glücklicherweise nur selten vorzukommen pflegen. Die Zufuhr von Cerealien war im Jahre 1871 sehr namhaft; grosse Mengen Weizen wurden aus Preussen, Roggen aus Russland, Hafer aus Schweden und Russland importirt. Der Bau von Maschinen und mechanischen Vorrichtungen hat im Jahre 1871 keine günstigen Resultate geliefert. Obgleich die Bestellungen im Allgemeinen und von Dampfmaschinen insbesondere zahlreicher waren als in 1870, litt doch dieser Industriezweig namentlich durch die Arbeitseinstellungen der betreffenden Arbeiterklasse. Diese Strikes schädigten die Production nicht bloß während der ganzen Zeit ihrer Dauer, sondern selbst lange vor ihrem Ausbruche. Die Arbeiter befinden sich, ehe sie zu diesem gewaltsamen Auskunftsmitel greifen, unter dem Einflusse der Anstifter, sind unzufrieden und vernachlässigen ihre Arbeit ganz und gar. Die mechanischen Werkstätten haben auf diese Weise den Betrieb mehrerer Monate verloren; ohne diesen Umstand hätte man auf ein erträgliches Jahr hoffen können, da namentlich im zweiten Semester gerade jene Etablissements, welche eine gute Kundschaft der hiesigen Maschinenwerkstätten bilden, nämlich die Baumwoll- und Flachspinnereien, sowie die Leinwandwebereien, ernstlich ihre Thätigkeit wieder aufnahmen.

Schiffahrt und Handel von Tultscha im Jahre 1871.

Tultscha. Während des Jahrs 1871 haben die Dampfer des österreichischen Lloyd in ihren periodischen Fahrten zwischen Constantinopel und Braila den hiesigen Hafen in der Berg- und Thalfahrt je 35 Mal besucht. Die Schiffe der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche auf der Linie Braila-Odessa verkehren, machten hieher 144 Fahrten. Ausserdem erschienen in Tultscha: 23 Dampfer der Messageries maritimes, 65 Dampfer der Danube and Black Sea Steam Company, je 2 Dampfer der russischen und türkischen Gesellschaft. Die Gesamtzahl der eingelaufenen Segelschiffe, unter welchen sich kein österreichisch-ungarisches befand, war 39, davon 16 handelsthätig beladen, 7 handelsthätig in Ballast und 16 handelsunthätig.

Die flaue und trübe Stimmung und die allgemeine Stagnation, welche sich der Handelswelt bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges bemächtigt hatte, beherrschte bis in den Monat April 1871 hinein den hiesigen Platz und wich erst dann

einem regeren Verkehre, als einestheils die Kunde vom Friedensschlusse als vollbrachte Thatsache einlief, andernteils aber die in Folge zu früher Schifffahrtseinstellung zurückgebliebenen Waaren eintrafen.

Leider dauerte diese animirte Stimmung nicht lange, denn Quarantäne-Massregeln, welche in Folge der in Constantinopel, Sulina, Tultscha, Galatz, Odessa, Charkoff etc. ausgebrochenen Cholera allerorts eingeführt wurden und bis zum Schlusse der Schifffahrt fort dauerten, brachten den ganzen Handel wieder zum völligen Stillstande, indem auf diese Weise einerseits die Winterbestellungen unterwegs liegen blieben, andererseits aber ein grosser Theil der Export-Artikel nicht verladen werden konnte und jeder Handelsmann, der nicht bereits vor Einführung der Quarantäne sich auswärts befand und nicht durchaus genöthigt war, eine Reise zu unternehmen, sich wohl hütete, sich irgend wohin zum Waareneinkaufe zu begeben, um nur nicht bei der Rückkehr die angeordnete Quarantäne unter freiem Himmel (da hierorts gar keine hierzu geeigneten Einrichtungen existiren), dem Regen, der Kälte und jeder schädlichen Einwirkung der schlechten Witterung ausgesetzt, halten zu müssen.

Die nationale Handelsschifffahrt blieb in demselben passiven Verhältnisse zum Waarenverkehre wie früher, und es hat ausser den regelmässigen Schiffen des österreichischen Lloyd und der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft kein österreichisch-ungarisches Handelsfahrzeug den hiesigen Hafen besucht.

Solchergestalt ist es also nicht zu verwundern, dass der Verkehr durch das Zusammenwirken verschiedener widriger Umstände in seine ursprüngliche flauere Stimmung zurückfiel und in dieser Stagnation bis Ende des Jahrs verblieb.

Bei alledem ist nicht zu verkennen, dass in Folge des deutsch-französischen Krieges der Absatz österr. ungar. Fabricate in den Donauprovinzen eine nicht unbedeutende Höhe erreicht hat, obgleich auch England mit seinen Manufacten, vornehmlich mit Baumwollfabricaten, Garnen, Twisten, Porzellanwaaren (namentlich Tellern), die sich freilich durch Solidität und Wohlfeilheit auszeichnen, dann mit Glas- und Eisenwaaren, den Platz versorgt und, so sagen der österr. ungar. Industrie die Concurrenz streitig macht.

Auch Frankreich hatte nicht ermangelt, die Handelsbeziehungen am hiesigen Platze wieder aufzunehmen, und zu diesem Zwecke die regelmässigen Fahrten der Messageries maritimes, welche während des Krieges sistirt waren, wieder eingeführt.

Vorderhand beschränkte sich die Einfuhr Frankreichs im hiesigen Hafen auf grosse Partien Kerzen, Seifen, Zucker, Parfumerie- und Seidenwaaren, dann etwas Leder, vorzüglich Lackleder, während es von hier enorme Quantitäten Schafwolle ausfuhrte.

Russland fährt fort, den hiesigen Platz mit seinen Erzeugnissen zu versehen, da ihm dies von keiner Seite streitig gemacht wird.

Namentlich ist es Spiritus, mit welchem Russland in den hiesigen Provinzen am meisten operirt, dann Juchten und ordinäres Stiefelleder, ordinäre Leinwand zu Segeln und Säcken, Werg und Stricke, ferner Mehl und Mahlproducte, Honig, Butter, Fischthran und einige Eisenfabricate.

Auch Belgien hat nicht unterlassen, seine Erzeugnisse am hiesigen Platze zu produciren, und ist es namentlich die Firma Deroubaix Oedenkoven & Comp., welche Tultscha mit ihrem Fabricate: Stearinkerzen, die ihrer Wohlfeilheit wegen besonders gesucht werden, und Seife förmlich überschwemmt hat.

Die Türkei hingegen versorgt den Platz nur mit dem nothwendigsten Naturproducte, nämlich mit Salz, in erster und mit dem unentbehrlichen Tabak in zweiter Linie, von welchen beiden Producten grosse Quantitäten eingeführt werden.

Auch Stearinkerzen der Firma Ralli-Coussoudis in Constantinopel kommen am Platze vor; über den Absatz dieses Artikels lässt sich jedoch vorderhand kein Urtheil fällen, da derselbe erst seit kurzer Zeit im Handel vorkommt.

Zu den Ausfuhrartikeln Tultscha's kann nebst den Erzeugnissen der Landwirthschaft, der Viehzucht und der Fischerei auch noch das Holz, wenn auch nur vorübergehend, gerechnet werden.

Dasselbe würde aus den umliegenden Waldungen zu den in Rumänien stattfindenden Eisenbahnbauten in sehr bedeutenden Quantitäten exportirt, wodurch dem verarmten Landvolke aus dem Transporte bis zum Verladungsplatze wenigstens theilweise ein Gewinn erwuchs.

Tultscha steht zu Wasser mit Sulina einerseits, Issaktscha, Macin und Hirsova andererseits, dann zu Lande mit den umliegenden Ortschaften in Verbindung. Die Landwege befinden sich übrigens in einem äusserst elenden primitiven Zustande; deren Benützung ist besonders bei regnerischem Wetter und im Winter äusserst beschwerlich und kann unter Umständen auch lebensgefährlich werden.

Ausserdem führt von hier eine zu Anfang des Jahres 1872 vollendete Landstrasse nach Babadagh, und wird jetzt von dort unter Benützung einer alten römischen Heerstrasse bis Küstendische weiter gebaut.

Um den alljährlich wiederkehrenden Ueberschwemmungen der unteren Stadt für die Zukunft vorzubeugen, wurde der Bau eines Quai längs des ganzen Douau-Ufers in Angriff genommen, und ist ein Theil davon bereits fertig, der andere aber im Weiterbau begriffen.

Die bis jetzt im ottomanischen Reiche im Gebrauch gewesenen Körper-, Hohl-, Flächen- und Längenmasse und Gewichte wurden aufgehoben und hiefür das metrische Mass und Gewicht eingeführt. Das bezügliche Gesetz ist am 1. März 1872 a. St. in Wirksamkeit getreten, wird jedoch, so viel man hier übersehen konnte, wenig oder gar nicht beachtet, da keine Vorsorge getroffen wurde, um den Handelstand und die Landbevölkerung über das neue Gesetz zu belehren und auf dessen Anwendung zu bestehen.

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Havana im Jahre 1871.

Havana. Im Jahre 1871 sind hier 1859 Schiffe von 731.432 Tonnen eingelaufen, welche folgenden Flaggen angehörten:

Flagge	Schiffszahl	Tonnengehalt
Oesterreichisch-ungarische	1	525
Amerikanische	740	335.158
Spanische	670	191.022
Englische	262	77.504
Französische	34	34.932
Belgische	1	419
Holländische	6	1.044
Dänische	5	2.421
Norddeutsche	34	49.739
Norwegische	57	20.961
Schwedische	22	7.780
Italienische	5	2.003
Andere	22	7.924
Zusammen	1859	731.432
Dagegen im Jahre 1870	1952	792.412

Das österreichisch-ungarische Fahrzeug kam mit einer Ladung von 512 Tonnen Kohlen und Eisen aus Glasgow und segelte von hier in Ballast nach New-Orleans ab.

Die während des Jahrs 1871 empfangenen Güter, sowohl Drygoods, wie auch Wharfgoods (Provisionen), unter letzteren namentlich Genever, überstiegen weitaus den Consum, es blieben daher bei gedrückten Preisen im Allgemeinen bedeutende Vorräthe am Platze. Die Einfuhr von Gold betrug im genannten Jahre 1,557.000 Doll., gegen 7,500.000 Doll. in 1870 und 8,000.000 Doll. in 1869. Die Wechselcourse waren während des ganzen Jahres hoch und fluctuirten für London von 116 bis 125 $\frac{1}{4}$ pCt. für Papierwährung (Billete der spanischen Bank), gegen 112 $\frac{1}{2}$ bis 120 pCt. im Vorjahre. Ein Hauptgrund für diese hohen Course ist in dem Agio für baares Gold (spanische Unzen) zu suchen, welches von 3 pCt. bis 6 $\frac{1}{2}$ pCt. varirte. Der Bankdisconto hielt sich auf 6 à 8 pCt. pr. Jahr. Die Actien der spanischen Bank fluctuirten zwischen 30 und 45 pCt. Die halbjährigen Dividenden betragen 7 $\frac{1}{2}$ pCt. am 1. Juli 1871 und 9 $\frac{1}{2}$ pCt. am 1. Januar 1872. Dieses Institut beabsichtigt Billete von 3 und 1 Doll., sowie auch von 50 und 25 Cents auszugeben, um dadurch dem immer fühlbarer werdenden Mangel an kleinen spanischen Goldmünzen und amerikanischer Scheidemünze von 10 und 15 Cents abzuhelpfen, hauptsächlich aber in der Hoffnung, durch diese Massregel das hohe Gold-Agio herabzudrücken.

Die Zucker-Ausfuhr von Havana erreichte eine Menge von 882.247 Kisten und 34.857 Fässer (gegen 1,285.029 Kisten und 50.417 Fässer in 1870), welche im Durchschnitt der erzielten Preise einen Werth von circa 26 Millionen Piaster oder 52 Millionen Gulden Silber darstellen. Ausserdem wurden von Havana exportirt:

	1871	1870
Syrup, Fässer	22.941	29.850
Kaffee, Arroben (à 25 Pfd.)	443	2.044
Honig, Fässer	1.022	1.886
Wachs, Arroben	13.203	8.704
Rum, Pipen	14.091	12.125
Cigarren, Millionen Stük	161	166
Tabak, Centner	106.043	112.885

Aus sämtlichen Häfen der Insel wurden im Jahre 1871 verschifft: 1,126.141 Kisten und 416.153 Fässer, zusammen 470.941 Tonnen Zucker (gegen 1,681.705 Kisten und 551.068 Fässer, zusammen 659.792 Tonnen in 1870), sowie 234.653 Fässer oder 152.524 Tonnen Syrup (gegen 328.292 Fässer oder 213.389 Tonnen im Vorjahre), was einen Gesamtwertb von ca. 140 Millionen Gulden Silber (gegen ca. 196 Millionen Gulden in 1870) ergibt. Für 1871er Zucker wurden durchschnittlich 10 $\frac{1}{16}$ Real pr. Arrobe in Kisten Nr. 12 (gegen 9 $\frac{1}{16}$ Real in 1870), und 9 $\frac{1}{2}$ (gegen 8 $\frac{7}{16}$) Real für good refining Muscovado in Fässern erzielt. Von dem zur Ausfuhr gebrachten Zucker und Syrup erhielten:

	1871	1870
Vereinigte Staaten	76 $\frac{1}{2}$ pCt.	60 $\frac{1}{8}$ pCt.
England und Nord-Europa	13 $\frac{1}{3}$ "	28 $\frac{1}{3}$ "
Frankreich	1 $\frac{1}{3}$ "	3 $\frac{1}{3}$ "
Spanien und Süd-Europa	6 $\frac{1}{4}$ "	5 $\frac{1}{2}$ "
Andere Länder	2 $\frac{1}{4}$ "	2 $\frac{1}{8}$ "

Die 1871er Ernte war die kleinste seit 1865 und um 33 pCt. geringer als die von 1870, in Folge der im October 1870 durch Orkane angerichteten Verwüstungen. Von Tabak wurden 11,444.753 Pfd. von hier aus verschifft, und zwar erhielten die Vereinigten Staaten 8,026.346 Pfd., Grossbritannien 147.606 Pfd., Hamburg und Bremen 1,019.875 Pfd., Holland und Belgien 63.745 Pfd., Frankreich 410.610 Pfd., Spanien 1,601.847 Pfd., andere Länder 174.724 Pfd. In Folge des theueren Rohmaterials, sowie der höheren Forderungen für Lohn Seitens sämtlicher in den Fabriken verwendeten Arbeiter haben sich die Fabrikanten geüthigt gesehen, den Preis für ihre Cigarren um ein Ansehn-

liches zu erhöhen; der Aufschlag beträgt 2 bis 5, und für die feineren Sorten 10 bis 25 Doll. per Mille. Mehrere der kleineren Fabrikanten hielten es unter solchen Umständen sogar für angemessen, den Betrieb einstweilen gänzlich einzustellen. Ungeachtet dieser Nachtheile blieben die Bestellungen für die Ausfuhr, sowohl von Cigarren, wie auch von Rohtabak, sehr bedeutend. Die Verschiffungen von Cigarren aus dem Hafen von Havana vertheilen sich wie folgt: Vereinigte Staaten 64.451 Mille, Grossbritannien 38.397 Mille, Hamburg und Bremen 26.753 Mille, Holland und Belgien 1120 Mille, Frankreich 10.373 Mille, Spanien 10.294 Mille, andere Länder 9884 Mille, zusammen 161.272 Mille. Die Preise der Haupt-Consumtionsartikel und Ausfuhrprodukte, sowie die Frachten- und Wechselcourse stellen sich für die zwei Vergleichsjahre folgendermassen:

	1871	1870	
Getrocknetes Fleisch von Süd-Amerika (tasajo)	17 ³ / ₄	13 ¹ / ₂	Real pr. Arrobe à 25 Pfd.
Spanisches Mehl	14 ³ / ₄	12 ¹ / ₄	Doll. pr. Fässchen von 200 Pfd. netto.
Ostindischer Reis (Patna)	12 ¹ / ₄	12 ⁷ / ₈	Real pr. Arrobe.
Codfisch von Neufundland	6 ⁵ / ₈	8 ¹ / ₄	Doll. pr. Centner.
Westamerikanisches Schmalz	17	20 ³ / ₈	Doll. " "
Spanischer Catalan-Wein	39	39 ³ / ₄	Doll. pr. Pipe.
Englische Kohlen	5 ¹ / ₂	5 ⁵ / ₁₆	Doll. pr. Tonne à 2.240 Pfd.
Zucker in Kisten Nr. 12	10 ⁹ / ₁₆	9 ⁹ / ₁₆	Real pr. Arrobe à 25 Pfd.
do. in Fässern, good refining Muscovado	9 ³ / ₄	8 ⁷ / ₁₆	do.
Syrup, clayed	6	5 ⁵ / ₈	Real pr. Keg à 5 ¹ / ₂ Gallon.
Honig	6 ³ / ₄	4 ³ / ₄	Real pr. Gallon.
Rum (tafia)	42 ⁷ / ₈	40	Doll. pr. Pipe.
Caffe (Cuba), 1. Qualität	17	15	Doll. pr. Centner.
Wachs, weisses	12 ³ / ₄	12 ¹ / ₄	Doll. pr. Arrobe.
Frachten nach Falmouth und Market do. do. New-York	30 ⁹ / ₁₆	34	Shilling pr. Tonne Zucker.
do. do. New-York	4 ³ / ₄	4 ¹ / ₄	Doll. pr. Fass Zucker.
Wechselcourse auf London	20 ³ / ₄	16 ⁵ / ₁₆	Premium.
Gold-Premium	4 ¹ / ₂	2 ⁵ / ₈	

Im Laufe des Jahrs 1871 wurden sämtliche Antillen, die grossen sowie die kleineren, durch unterirdische Kabel mit Erfolg verbunden, und die betreffende Compagnie war damit beschäftigt, den Drath zunächst nach der Landenge von Panama und nach dem Festlande von Südamerika, resp. Brasilien und Venezuela auszudehnen.

Zur Statistik der Regenschaft Tunis.

(Schluss.)

Tunis. Als Nahrungsmittel dient für die Bewohner der Städte der im Lande gebaute Weizen, am Flachlande hauptsächlich Gerste und Mais; zur Sommerzeit nährt sich übrigens die einheimische Bevölkerung grösstentheils von indischen Feigen und anderen gewöhnlichen Früchten. In den Städten schafft man während der Sommermonate den für den Winter benötigten Vorrath ein, der in leicht zerriebnem Weizen, sog. Burghel, besteht. Eine andere Gattung groben Mehles, die aus Gerste bereitet wird, heisst Maltut; ferner machen die Frauen aus Weizenkleie das sog. Mohames und noch eine feinere, Cuscusò genannte Art Mehl, wobei sie sich lediglich der Hände bedienen und das Trocknen des höchst primitiven Erzeugnisses an der Sonne bewerkstelligen. In den Dörfern isst man Brot aus Mais- und Gerstenmehl, welchem in manchen Ortschaften

an der Küste auch die äussere Schale der Oliven, welche nach dem Auspressen des Oels zurückbleibt, beigemischt wird. Der Araber benützt auf den langen Reisen, die er im Innern des Landes unternimmt, als Nahrungsmittel auch die sog. Besisa, ein sehr feines Mehl aus Gerste und Hirse (Drò genannt), welches er mit Wasser vermischt.

Gewebe und Bekleidungsstoffe werden hauptsächlich aus im Lande selbst versponnener Schafwolle erzeugt, wobei man sich noch immer an die Methode verflössener Jahrhunderte hält. Trotzdem liefert diese Industrie den grössten Theil der für die einheimische Bevölkerung erforderlichen Kleidungsstücke. Von den betreffenden Erzeugnissen sind zu erwähnen: Bernus, Harem (eine Art alterthümlicher Mantel), Giubbe, Kadrun (ein der Blouse ähnliches Kleidungsstück), Decken (darunter jene von Dgerid die vorzüglichsten), Schärpen, Shawls. Die Nomaden machen ihre Zelte (ambulante Wohnhäuser) aus Ziegenhaar, welches ein undurchdringliches Gewebe liefert; ausserdem erzeugen sie auch Teppiche, von welchen jene von Kef und Kiruan die berühmtesten sind; doch muss bemerkt werden, dass dieser Industriezweig während der letzteren Jahre in Kef fast ganz eingegangen ist.

In Decken (Batanie) und einzelnen anderen der bezeichneten Artikel, die sämmtlich aus inländischer Schafwolle fabricirt werden, findet alljährlich eine Ausfuhr nach dem Auslande, grösstentheils nach Egypten, jedoch nur in bescheidener Menge, statt. In der Stadt Tunis macht man auch Stoffe aus Seide, darunter Foulards und sog. Beschir (lange Schärpen); dann solche aus Seide, mit Schafwolle oder Baumwolle gemischt, als: Shawls, Safsari (Frauenmäntel) und viele andere Bekleidungsgegenstände für Männer und Frauen. In Tuburba, einer 4 Stunden von Tunis an den Ufern des Megerda-Flusses gelegenen Stadt, befindet sich eine Tuchfabrik, welche in früheren Jahren unter der Leitung eines Franzosen stand und für Rechnung der tunesischen Regierung arbeitete, gegenwärtig aber ganz verlassen ist. Die Erzeugung von Fessen (hier Seecie genannt) hat in den letzten Jahren unter dem Drucke der auswärtigen Concurrenz fühlbare Rückschritte gemacht, so zwar, dass die Ausfuhr dieses Fabricats nach Egypten und anderen Ländern fast bis zur Geringfügigkeit herabsank. Modeartikel sind für die Araber unbekannte Dinge; ebenso fehlt es hiezulande an Etablissements, welche sich mit der Erzeugung von Kautschukwaaren beschäftigen.

In Tunis und im Kiruan werden Ziegenfelle ziemlich gut gegerbt, dann gelb, roth, violet oder grün gefärbt und zu Schuhen (sog. Belghe) von bequemer Form, aber von sehr geringer Dauer, für den Gebrauch der einheimischen Bevölkerung verarbeitet. Auch versteht man es hier, auf sorgfältig gegerbten und gefärbten Fellen, auf Sätteln, Pantoffeln, sowie auf Sammt, Seide u. dgl. Gold- und Silberstickereien anzubringen. Von im Auslande erzeugten Gold- und Silberwaaren kommen blos jene mehr oder weniger ordinären Gegenstände vor, welche für den Gebrauch der Araber bestimmt sind, als: Armbänder, Ohrgehänge, Ringe (Halkal), welche die arabischen Frauen an den Füßen tragen, Ketten u. dgl.; lauter Erzeugnisse, die in Bezug auf Ausführung mit der fremdländischen Waare keinen Vergleich aushalten.

Die Arbeiten der hiesigen Schlosser (zumeist Malteser) sind so roh und unordentlich gemacht, dass sie gegen die ordinärste europäische Waare dieser Gattung noch zurückstehen. Derlei Gegenstände sind: Hacken, Sieheln, Pflüge, Thürschlösser, Ketten, Nägel u. dgl. Man fabricirt hier Schiesswaffen von ganz eigenthümlicher Form, wozu die nöthigen Läufe aus Deutschland, Frankreich und namentlich aus Belgien bezogen werden. Die Einheimischen tragen gemeinlich doppelläufige Gewehre mit Percussionschlössern; bei den Gebirgsbewohnern trifft man jedoch nur das altmodische Stein Schloss. Mit Tischlerarbeiten sieht es hiezulande schlecht aus, und das Wenige, was die einheimischen und hier ansässigen europäischen Handwerker (fast nur Italiener) in diesem Fache leisten, ist höchst unvollkommen und von ganz ordinärer Qualität. Gegenstände aus Stein oder Glas werden hier nicht erzeugt; dagegen machen die einheimischen Bewohner des Landes Gefässe aus Thon, aber ohne Glasur, in welchen sie ihre

Wintervorräthe, zum Theil auch das Oel aufbewahren, und welche 20, 30 bis 40 Liter fassen. Als Behältnisse für Wasser dienen kleinere Thongeschirre, welche nur 10 bis 15 Liter halten. Dann gibt es noch sog. Kalbie von 2 bis 3 Liter, worin zur Sommerszeit das Wasser frisch erhalten wird, während der rundgeformte Kalab, der $\frac{1}{2}$ Liter enthält, dem Araber die Stelle des Trinkglases vertritt. Die hier erzeugten Ziegelsteine werden für Bauzwecke minder häufig verwendet, als diejenigen, welche im Wege des Handels aus Sicilien und Frankreich hierher gelangen und die erstern an Dauerhaftigkeit weit übertreffen. Die von den Einheimischen in der Küche verwendeten Kochtöpfe liefert Sicilien. Nabel (das alte Neopolis), eine nahe an der Secküste gelegene Stadt, deckt fast den ganzen Bedarf der Einheimischen an Tellern, Schüsseln und ähnlichen Geschirren, die zum Theil auch glasirt werden. Die Musik der Araber ist aus folgenden Instrumenten zusammengesetzt: Ud (Mandoline), Irbab (Violine), Darbuca (Pauke), Itar (Tambourin), Nagrat (kleine Violine), Bendir (eine grössere Gattung Tambourin, aber ohne Schellen), Izef (Flöte), Elmezud (Bockpfeife), Elfahal und Izfara (Klarinetten), Elgughi (eine Art Guitarro der Neger), Itbel (Trommel), Itabala (grosse Trommel).

Bezüglich des Verbrauchs von fremdländischen Erzeugnissen, welche bereits in der früheren Einfuhrabelle allgemein bezeichnet wurden, lassen sich noch folgende besondere Bemerkungen machen. Unter den verschiedenen Schafwoll- und Baumwoll-Manufacten, welche das Ausland liefert, befinden sich rohe Zenge, Madapolam, Kambrics, Indiennes, Tüchel, farbige Stoffe, Kamisole, Strümpfe, Schärpen, Unterbekleider. Die aus Marseille kommenden Baumwollstrümpfe werden jenen aus Deutschland vorgezogen, welche hier nur sehr geringen Absatz finden. Ziegen- und Kalbfelle, zum Theil lackirt, dann Felle zum Füttern von Kleidungsstoffen sind das Ganze, was in dieser Branche eingeführt wird. Quincailleries kommen aus Deutschland und Frankreich; Rasirmesser, Nägel, Glas- und Krystallwaaren auch aus Triest und Böhmen. Bänder, Fransen, Baumwollgarn, Näh- und Steeknadeln, Knöpfe und andere derlei Artikel werden aus England (über Malta), zum Theil auch aus Frankreich, Italien und Triest importirt; Seidenwaaren aus Frankreich, Tuche aus Frankreich und Deutschland. Schreib-, Paek- und Cigarrettenpapier bezieht man aus Frankreich, Italien und namentlich aus Triest auf dem Wege über Malta und Genua. Was fremdländische Schafwolle betrifft, so verarbeitet man hier russisches, spanisches und auch australisches Product. An der Einfuhr von Werkholz betheiligen sich Triest, Fiume, Venedig, Sicilien und Schweden. Der Import der verschiedenen Handelsgüter findet zumeist mittelst Dampf- und Segelschiffen unter französischer, italienischer, schwedischer, englischer und türkischer Flagge aus Genua, Livorno, Marseille, Malta, Schweden und der Türkei statt. In früheren Jahren wurde ein guter Theil der hier verbrauchten Hölzer auf österreichisch-ungarischen Seefahrzeugen direct aus Triest, Venedig und Fiume nach Tunis gebracht, allein seit Abtretung Venetiens an Italien geschieht diese Zufuhr indirect über Malta und Italien.

Die Verbindung zur See zwischen der Regentchaft und dem Auslande wird durch fremde Dampf- und Segelschiffe vermittelt; entlang der weitgedehnten Meeresküste verkehren kleine Fahrzeuge unter tunesischer Flagge und mit einheimischer Besatzung. Der Waarentransport aus und nach dem Innern des Landes findet mittelst Karavancen statt, wobei man sich der Kameele, Maulthiere, Pferde, Esel, zuweilen auch der Lastwägen bedient. Während des Winters ist die Verbindung mit dem Innern eine sehr schwierige, da es keine Kunststrassen gibt, und für Instandhaltung der durch den Gebrauch der Menschen und Thiere gebildeten natürlichen Wege gar nichts gethan wird, so dass dieselben bei Regenwetter nicht zu passiren sind. Mit dem modernen Verkehrsmittel der Eisenbahnen ist das Land erst in neuester Zeit bedacht worden; eine Linie zwischen Goletta, Tnnis, Bardo und Marso wurde kürzlich vollendet und auch bereits dem Betriebe übergeben, und für eine zweite Linie, welche bestimmt ist, die Hauptstadt mit den commercieell wichtigsten Punkten, nämlich: Bagia, Biserta, Susa,

Kiruan, Kef und Hammam-Elenf (Mineralbäder), zu verbinden, wurde erst am 4. November 1872 die Genehmigung des Bey ertheilt. Concessionär für beide Linien ist die englische Gesellschaft A. Peking & Mancardi, welcher die diesfällige Concession auf 99 Jahre ertheilt wurde.

Es bestehen vier Schifffahrtlinien; drei derselben werden in regelmässigen Zeiträumen befahren. Auf der ersten zwischen Marseille und Algier macht ein französischer Postdampfer der Gesellschaft Valery monatlich vier Reisen. Er trifft jeden Sonntag Morgens im Hafen von Tunis ein und geht Dienstag Abends von da wieder ab; sowohl auf der Her- als Rückreise berührt derselbe Ajaccio und Bona. Die Fahrt zwischen Marseille und Tunis, und umgekehrt, dauert $3\frac{1}{2}$ Tag.

Die zweite Linie, nämlich jene zwischen Tunis, Genua, Livorno und Cagliari, wird von einem italienischen Postdampfer der Gesellschaft Rubattino versehen. Die Ankunft des Schiffs erfolgt monatlich viermal, und zwar immer am Montag Morgens, die Abfahrt am nächstfolgenden Mittwoch Mittags. Die ganze Reise zwischen Genua und Tunis, und in umgekehrter Richtung, erfordert mit Inbegriff des Aufenthalts in den bezeichneten Zwischenhäfen ebenfalls $3\frac{1}{2}$ Tag. Die dritte Linie ist diejenige der Gesellschaft Florio zwischen Palermo und Tunis. Der betreffende Dampfer kommt von 14 zu 14 Tagen jedesmal am Donnerstag Abends im hiesigen Hafen an und verweilt daselbst bis zum Abende des nächsten Samstag; er berührt nach beiden Richtungen die Seeplätze Trapani, Marsala und Pantelleria. Die Fahrt zwischen beiden Endpunkten der Linie beträgt 40 Stunden. Die vierte Linie, welche von englischen Fahrzeugen befahren wird, ist eine unregelmässige. Dampfschiffe dieser Flagge kommen nämlich zuweilen von Glasgow und Liverpool hier an, löschen die für Tunis bestimmten Waaren und setzen nach 24stündigem Aufenthalte ihre Reise nach Malta und Alexandrien fort.

Es ist nothwendig hervorzuheben, dass es in der ganzen Regentschaft keinen eigentlichen Hafen, sondern blos Rheden giebt, welche vermöge ihrer Lage den daselbst ankernenden Schiffen mehr oder weniger Sicherheit gewähren. Die vorzüglicheren derselben sind: Goletta, Biserta, Parto-Farina, Susa, Sfax, Monastier, Mehdiä, Gerbi, Galippa.

Bei der Ankunft eines Schiffes in einer der hierländigen Rheden begibt sich sofort der Beamte der Gesundheitsbehörde an Bord desselben, nimmt Einsicht von dem Gesundheitspasse, und wenn dieser in Ordnung ist, wird das Fahrzeug zum freien Verkehre zugelassen. Provenienzen aus Orten, die mit epidemischen Krankheiten behaftet sind, unterliegen einer längeren oder kürzeren Quarantaine, gemäss den Verfügungen, welche in jedem einzelnen Falle vom Sanitätsrathe getroffen werden, der aus dem Consulatecorps dieser Stadt unter dem Vorsitze eines Arztes des Bey besteht.

In sämmtlichen Seeplätzen der Regentschaft befindet sich ein europäischer Sanitätsdeputirter, welcher von der Localregierung ernannt und besoldet wird. Dieser hat die Gesundheitspässe der ankommenden Fahrzeuge zu verifiziren, und entweder libera practica zu geben oder, wenn ein Schiff einen unreinen Gesundheitspass hat, dasselbe nach der hiesigen Rhede (Goletta) zu verweisen, wo die jeweilige Contumaz gehalten wird.

Die Regentschaft besitzt kein förmliches Lazareth. Erst in den letzten Jahren hat die tunesische Regierung, dem Wunsche der fremdländischen Consuls beugend, auf der kleinen Insel Zimbalo, die ungefähr 27 Seemeilen vom Canal von Goletta entfernt liegt und trinkbares Wasser besitzt, eine hölzerne Baracke errichten lassen, wohin in Fällen einer strengeren Contumaz ein Arzt, drei oder vier europäische Wächter und eine kleine Abtheilung Soldaten gesendet werden. In dieser nothdürftigen Quarantaine-Anstalt fehlt es an irgend einem geeigneten Local zum Lüften der Waaren und Effecten; dieses geschieht vielmehr zuweilen an der offenen Luft, gemeinlich jedoch an Bord der betreffenden Schiffe selbst.

Jedes Fahrzeug hat, ohne Rücksicht auf seine Nationalität, und ebensowohl wenn es in freier Pratica, als wenn es in Quarantaine ist, eine Ankergebühr von 52½ tunes. Piaster (13 fl. 12 kr. ö. W. in Silber), und ausserdem für jedes Individuum seiner Bemannung ¼ Piaster als Abgabe für das Trinkwasser zu entrichten. Für den Ballast sind 10 Pstr. (2½ fl. Silber) zu bezahlen. Für den Ein- und Auslauf im Canal von Goletta entfallen 20 Pstr. (5 fl.) und für den Aufenthalt eines Schiffes im Canal 2½ Pstr. (62 kr.) täglich.

Schiffe, welche Quarantaine halten müssen, sind zur Bezahlung der dafür beigeestellten Sanitätswächter verpflichtet. Sämmtliche Kosten für das Ausladen der Waaren, den Transport derselben u. dgl. trägt der Empfänger.

In der ganzen Regenschaft giebt es nur zollamtliche Magazine zur Einlagerung der Waaren, welche auf Barken, die zu diesen Magazinen gehören, dahin transportirt werden. Der Capitän des Seefahrzuges übergiebt dem Patron der Barke einen Schein, auf welchem die Anzahl der ihm ausgefolgten Waarencolli und die Menge der Waaren angegeben ist. Dieser Schein wird dem Magazinsleiter eingehändigt, welcher nach beendigter Ausladung der Güter an den Schiffskapitän ein dem Ladungsmanifeste derselben entsprechendes Certificat ansfolgt. Dieses letztere dient dem Capitän als Beleg bei der Bezahlung der Waarenfracht von Seiten der betreffenden Empfänger.

Aus dem Magazine, wohin die Waaren zuerst abgeliefert werden, bringt man dieselben zu Wasser entlang dem See von Tunis nach einem anderen, am Ufer dieses Sees befindlichen Magazine, und von da nach und nach mittelst Karren in das Magazine des Centralzollamts in der Stadt.

Weder in der Stadt Tunis, noch an einem anderen Punkte der Regenschaft giebt es Anstalten zum Kalfatern der Schiffe und für Ausbesserungsarbeiten an denselben oder an den Dampfmaschinen; nur im Canal von Goletta, an dessen Ausmündung die Tiefe des Wassers bloss 5 Fuss engl. und zuweilen noch weniger beträgt, pflegt man das Kielholen der Fahrzeuge von 100 bis 150 Tonnen vorzunehmen, obwohl auch da die zu einer solchen Operation nothwendigen Gegenstände kaum in ausreichendem Masse vorhanden sind. Uebrigens hat sich die Localregierung über Einschreiten des betreffenden Consuls noch jederzeit bereit finden lassen, aus ihrem ganz kleinen See-Arsenal in Goletta das Fehlende beizustellen.

Kleinere Reparaturen an den Maschinen von Dampfschiffen wurden in früheren Jahren erforderlichenfalls von Maschinisten aus der Werkstätte des genannten See-Arsenals vorgenommen; nachdem aber die Regierung aus Ersparungsrücksichten ihre bescheidene Flotte bis auf zwei kleine Dampfer veränssert hat, ist auch der grösste Theil der dortselbst verwendeten Maschinenarbeiter entlassen worden.

Sowohl in Goletta, als auch auf anderen Rheden der Regenschaft können sich die Schiffe ohne Schwierigkeit mit süssem Wasser, Esswaaren und anderen Bedarfsgegenständen versorgen, deren Preise je nach Umständen wechseln.

Die Schiffsfrachten bemessen sich mit Rücksicht auf den Werth, die Vorzüglichkeit und das grössere oder geringere Gewicht der zu verladenden Waare. Im Durchschnitte stehen dieselben pr. Tonne wie folgt: Nach Frankreich 20, 40. bis 60 Fres., nach Italien 20, 30, 40 bis 60 und 70 Fres auf Dampfern; nach beiden Ländern auf Segelschiffen 14 bis 15 Fres. Für Malta gelten ungefähr die gleichen Sätze wie für Italien. Einen feststehenden Tarif giebt es nicht. Auch bei dem Handel im Innern sind die Transportkosten zu Lande nicht nach einem bestimmten Ausmasse geregelt; dieselben richten sich vielmehr nach der Entfernung der betreffenden Orte, sowie nach dem besseren oder schlechteren Zustande der Strassen; weshalb dafür zur Winterszeit immer eine Erhöhung eintritt.

Der Handel findet, wie schon erwähnt, mittelst Caravanen statt, welche aus Maulthiercn, Eseln, Pferden etc. zusammengesetzt sind, und bei welchen man pr. Cantar 2¼—10 Piaster zahlt.

Die Regentschaft besitzt im Ganzen nur drei Leuchtfeuer: eines auf der sog. Hunde-Insel, bestehend aus einem weissen Lichte und auf 16—18 Meilen sichtbar; den Leuchthurm von Sidi Bousseid, mit weissem Lichte, das $5\frac{1}{2}$ —6 Meilen weit zu sehen ist; endlich den Fanal von Ras-Esces, am Ufer der Rhiude von Goletta, mit rothem Lichte und bis auf eine Entfernung von $1\frac{1}{2}$ Meilen sichtbar.

Die Städte Tunis und Goletta besitzen jede ein Postamt, welches mit demjenigen in Bona (Algerien) correspondirt; ausserdem befinden sich in Tunis zwei italienische Postämter, welche mit jenem von Cagliari in Verbindung stehen. Endlich besteht noch ein eigenes Postamt für den Correspondenzverkehr mit den bedeutenderen Küstengebieten und Punkten der Regentschaft, wohin die Briefe auf dem Rücken von Fussboten gelangen. Die Ankunft und der Abgang des Boten findet zweimal wöchentlich, Montag und Donnerstag, statt. Nach den minder wichtigen Orten der Regentschaft werden die vorhandenen Briefschaften mittelst der unregelmässig verkehrenden Caravannen gesendet.

Eine Telegraphenlinie, deren Betrieb ausschliesslich in den Händen französischer Beamten aus der benachbarten Colonie Algerien ruht, verbindet einerseits die Stadt Tunis mit Goletta, Bardo und den übrigen grösseren Plätzen der Regentschaft, andererseits diese letztern mit dem europäischen Festlande, so dass nach jedweder Richtung, wo es Telegraphenleitungen gibt, Telegramme abgesendet werden können.

Bankinstitute giebt es in dieser Regentschaft nicht, mit Ausnahme eines in seinen Operationen ziemlich eingeschränkten Etablissements der bezeichneten Art, welches jüngst unter der Firma von Fedriani & Garibaldi aus Genua in der Stadt Tunis errichtet wurde. Die hiesigen Häuser (grösstentheils ausländischen Ursprungs) beschäftigen sich lediglich mit dem Ein- und Ausfuhrhandel, sowie mit Gelddarlehen und Vorschüssen auf hiesländige Bodenprodukte an Eingeborene jeder Classe, gegen monatliche oder jährliche Zinsen. Was diese letzteren betrifft, so giebt es hiefür kein gesetzliches Ausmass; gemeinlich fordert und erhält man 12% pr. annum, bei grösserem Geldmangel oder Geldbedarf wohl auch 15 und 18% . Tunis hat blos eine ganz kleine Börse, wo sämmtliche Handels- und Geldgeschäfte unterschiedslos abgeschlossen werden.

Es giebt hier viele arabische Schulen, der Unterricht in denselben ist jedoch im Allgemeinen sehr beschränkt und nur ein elementarischer. Es genügt, lesen und schreiben zu können, allein der grösste Theil der Schwarzen aus der Mittelklasse besitzt nicht einmal dieses bescheidene Wissen; man betreibt nur das Studium der Religion und in den höheren Schichten der Gesellschaft kommt dazu noch die Sprachlehre, Arithmetik und Poesie. Es bestehen zwei europäische Knabenschulen, nämlich die italienische, welche vor ungefähr 5 Jahren entstand, von der italienischen Regierung mit Hilfsgeldern versehen und von italienischen Lehrern geleitet wird; dann die französische Schule, die unter der Leitung der Frères Catholiques steht.

Auch für den Unterricht von Mädchen bestehen zwei Anstalten: eine italienische, welche erst vor 2 Jahren errichtet wurde und sich ebenfalls der pecuniären Unterstützung Seitens der italienischen Regierung erfreut; und eine französische, die bereits seit vielen Jahren in Thätigkeit ist und von barmherzigen Schwestern geführt wird. Diese Institute machen in ihren Leistungen ununterbrochene Fortschritte. Dagegen wurde die polytechnische Schule in Bardo, welche eine Schöpfung der tunesischen Regierung war und französische Professoren und einen von der französischen Regierung entsendeten militärischen Instructor besass, vor einiger Zeit wieder aufgelassen.

Ein kleines französisches Spital, welches von barmherzigen Schwestern geleitet und unterhalten wird, gewährt Kranken jedes Standes und ohne Rücksicht auf deren Nationalität und Glaubensbekenntniss menschenfreundliche Aufnahme, und leistet in der That sehr erspriessliche Dienste.

In Tunis, sowie auch in Goletta, Susa, Sfax, Gerbi und Biserta befinden sich katholische Kirchen, in welchen Capuziner den Gottesdienst verrichten; deren Ober-

haupt, Bischof Fidelius Sutter, residirt in der Hauptstadt. Die Griechen besitzen eine Kirche nur in dieser letzteren; die Israeliten haben mehrere Synagogen.

Der Arbeitslohn der Handwerker ist nicht normirt, sondern hängt von dem momentanen Bedarfe, sowie von der grösseren oder geringeren Geschicklichkeit des einzelnen Arbeiters ab. Tagelöhner erhalten gemeinlich 2 – 3 Kupferpiaster für den Tag, Maurer und andere Handwerker 5—8 Piaster.

Der Verkauf von Einfuhrwaaren findet nur selten gegen baare Bezahlung und in namhafteren Partien, gewöhnlich aber auf Zeit und in mehr oder minder geringfügigen Mengen statt.

Die übliche Zahlungsfrist für Artikel jedweder Gattung ist 3 bis 6 Monate. Von Gewährung eines Sconto ist hierzulande nichts bekannt. Die Geschäfte eines Sensalen und Handelsagenten kann hier Jedermann betreiben.

Die Commission für den Kauf und Verkauf von Waaren beträgt gemeinlich 2 pCt.; die Sensarie für den Verkauf von Landesproducten und für den Kauf von Einfuhrgegenständen ist 1 pCt. Die Wechselsensale nehmen für das Begeben der Wechsel $\frac{1}{8}$ pCt. sowohl vom Verkäufer als vom Käufer.

Eigentliche Anstalten für die Seeversicherung, sowie für die Versicherung von Häusern und des Lebens giebt es hier nicht, wohl aber befinden sich hier seit einiger Zeit zwei Agenten für Seeversicherung; die eine von der Lyoneser Gesellschaft, vertreten durch den französischen Handelsmann Herrn Chapelié, die andere von der Triester Versicherungsgesellschaft, deren Repräsentant am hiesigen Platze Herr Guido Ravasini ist. Beide Agenten verfügen nur über beschränkte Vollmachten.

Die vorzüglichsten Plätze und Länder, mit welchen diese Hauptstadt directe Handelsverbindungen unterhält, sind: Marscille, Genua, Livorno, London, Cardiff, Triest, Venedig, Antwerpen, Constantinopel, Smyrna, Griechenland und Egypten.

Der Zoll für Einfuhrwaaren betrug bis vor kurzem 3 pCt. ad val., aber in Folge der misslichen Finanzverhältnisse des Landes, und um neue Einkünfte zur Bezahlung der Interessen der öffentlichen Schuld herbeizuschaffen, hat die tunesische Regierung unter Zustimmung aller fremden Mächte diesen Zoll auf 8 pCt. erhöht. Wein und andere Spirituosen zahlen einen Eingangszoll von 3 pCt. und ausserdem eine Verbrauchssteuer von 7 pCt.

Das hierländige Zollwesen wird von Europäern verwaltet, welche der vor drei Jahren, ebenfalls im Einvernehmen mit den fremdländischen Regierungen, errichteten Finanzcommission unterstehen, der fast sämtliche Staatseinnahmen hiefürs Bedeckung der von der allgemeinen tunesischen Schuld zu zahlenden Interessen überantwortet werden.

Die Finanzcommission ist aus einem Excentiv- und einem Controlausschusse zusammengesetzt. Der erstere besteht aus zwei hohen Würdenträgern, deren einer der General Kherredin, leitender Minister und Präsident der Finanzcommission, der andere ein französischer Finanzinspector ist; der Controlausschuss zählt 6 Mitglieder, je zwei Franzosen, Italiener und Engländer. Ausserdem besteht hier noch ein eigener Verwaltungsrath mit 4 Mitgliedern: 1 Oesterreicher, 1 Italiener, 1 Franzosen und 1 Engländer.

Der Zolltarif für Ausfuhrwaaren wurde von der tunesischen Regierung nach Einsetzung der Finanzcommission folgendermassen festgestellt: gewaschene Wolle 20 $\frac{10}{16}$ Piaster, ungewaschene Wolle 10 $\frac{3}{16}$ Pstr., sog. Bunetuf-Wolle 12 $\frac{3}{16}$ Pstr., Degladatteln 10 $\frac{5}{16}$ Pstr., Horra-Datteln 3 $\frac{3}{16}$ Pstr., Gabes-Datteln 11 $\frac{10}{16}$ Pstr., Beer-Datteln 1 $\frac{10}{16}$ Pstr., Seife 7 $\frac{13}{16}$ Pstr., Wachs 10 $\frac{10}{16}$ Pstr., Leder 6 $\frac{3}{16}$ Pstr., Ziegenfelle 10 $\frac{8}{16}$ Pstr., Widderfelle 8 $\frac{4}{16}$ Pstr., Honig 10 $\frac{8}{16}$ Pstr., Honna 3 $\frac{4}{16}$ Pstr., Meerspinnen 10 $\frac{8}{16}$ Pstr., Butter 20 $\frac{13}{16}$ Pstr., Alizzari 20 $\frac{13}{16}$ Pstr., Hadern, Feigen und Korinthen 2 $\frac{8}{16}$ Pstr., gereinigte Schwämme 31 $\frac{3}{16}$ Pstr., ungereinigte 15 $\frac{8}{16}$ Pstr., Mehl und Kleie 2 $\frac{2}{16}$ Pstr., Fettwaaren 5 $\frac{3}{16}$ Pstr., Knochen 1 $\frac{1}{16}$ Pstr., Ziegenhaar 10 $\frac{8}{16}$ Pstr. — Alles pr. Kantar; Oehsen 25 $\frac{3}{16}$ Pstr., Widder 2 $\frac{2}{16}$ Pstr. pr. Stück; Indigo 10 $\frac{3}{16}$ Pstr. pr. Kantar; Ghemman 5 $\frac{3}{16}$ Pstr. pr. Kaffisso; Guentes 4 $\frac{3}{16}$ Pstr., Fischrogen 5 $\frac{3}{16}$ Pstr., Argiakan

1¹/₁₆ Pstr., geschälte Mandeln 15¹/₁₆ Pstr., ungeschälte 5²/₁₆ Pstr., Pistazien 30¹²/₁₆ Pstr., Snaack 50¹²/₁₆ Pstr., Theer 5²/₁₆ Pstr., Bluteigel 500²/₁₆ Pstr., Tannin 1¹⁰/₁₆ Pstr., Oliven 7²/₁₆ Pstr. — Alles pr. Cantar; Soda 16¹⁰/₁₆ Pstr., Weizen 20¹²/₁₆ Pstr., Gerste 10⁸/₁₆ Pstr., ausgepresste Olivenschalen 2²/₁₆ Pstr., Gemüse 18¹⁰/₁₆ Pstr. — Alles pr. Kaffas; Arbeiten aus Spartogras und Binsen 10 pCt. ad val.; Oel von Tunis, Biserta und Gerbi 5-14 Pstr., von Susa und Monastier 7-65 Pstr., von Mehdia 8-15 Pstr., von Sfax 8-65 Pstr. für jeden Metallo.

Die Obligationen der tunesischen Schuld sind täglichen Schwankungen unterworfen. Da in den letzten Jahren der Ein- und Ausfuhrhandel fühlbare Rückschritte gemacht hat, so verlegten sich die hiesigen Handelshäuser zumeist auf die Speculation in Staatspapieren. Es bildeten sich Parteien, die à la hausse und à la baisse operiren, und je nach ihren Berechnungen den Cours steigen und fallen machen.

Vorkurzer Zeit wurden die Staatsschuldverschreibungen von 28 bis auf 49 in die Höhe getrieben, um gleich darnach wieder auf 39 zurückzugehen; und solche Auf- und Abwärtsbewegungen giebt es fortwährend, ohne dass dafür ein begründeter Anlass herauszufinden wäre.

Der Betrieb von Handelsgeschäften, eines Handwerks oder Gewerbes ist den hierlands ansässigen Personen jedweder Nationalität frei gestattet und es kommen ihnen dabei jene Begünstigungen zugute, welche auf den mit den betreffenden fremden Staaten abgeschlossenen Verträgen beruhen. Die Länder, mit welchen derzeit Handels- und Schifffahrtsverträge bestehen, sind: Oesterreich-Ungarn, Frankreich, England, Italien, Spanien, Schweden, die Vereinigten Staaten von Nordamerika, die Niederlande, Dänemark, Belgien, Portugal. Alle diese Staaten sind durch Generalconsuln und diplomatische Agenten vertreten. Oesterreich-Ungarn, Deutschland, England und Italien haben übereinstimmende Verträge, betreffend die Berechtigung ihrer Staatsangehörigen zur Erwerbung von unbeweglichem Eigenthume.

Die innere Gesetzgebung des Landes beruht auf dem Koran und der muselmännischen Jurisprudenz, gemäss den vier orthodoxen Riten: Hanafi, Malaki, Sciafi und Hambli, welche im Punkte der Rechtsprechung vier Rechtsschulen gleich sind, die eine grosse Analogie mit dem römischen Rechte haben.

Die Riten, welche in Tunis hauptsächlich zur Anwendung kommen, sind: der Hanafi für Personen türkischer Abkunft, zu welchen auch die regierende Familie zu zählen ist, und der Malaki, welchem sämtliche Araber unterschiedlos angehören. Deshalb richtet die Regierung, obgleich dem Hanafi angehörend, nach dem Ritus Malaki, weil er derjenige der grossen Mehrheit der Nation ist und, vermöge seiner relativen Strenge im Vergleiche zu den übrigen Riten, der Gemüthsart und den Gebräuchen der schwarzen Bevölkerung am meisten zusagt.

Die Civiljustiz, deren Grundlage das geistliche Gesetzbuch bildet, trägt aus diesem Grunde in ihrer Handhabung stets einen gemischten Charakter an sich. Dieselbe wird in der Hauptstadt und deren Umgebung von dem Bey, dem Statthalter der Stadt und den Kadis der zwei vorerwähnten Riten ausgeübt. Von diesen findet die Berufung an den Mezles des Sciarah statt, der aus Ulemas zusammengesetzt ist und einem grossen Gerichtshofe für bürgerliche und geistliche Angelegenheiten entspricht, gegen dessen Entscheidungen ein weiterer Recurs nicht zulässig ist.

In den Provinzen ruht die Justiz in den Händen der Statthalter oder der Kadis (je nach Umständen), stets jedoch mit Berufung an den Sciarah oder an den Bey, an welchen sich auch bei Streitfällen aus der Provinz in erster Instanz gewendet werden kann.

Bei Rechtsstreitigkeiten sowohl in geistlichen als bürgerlichen Angelegenheiten ist es der Partei anheimgegeben, dieselben vor den Bey oder vor die Kadis zu bringen; nur hat sich im letzteren Falle der Kläger an den Kadi desjenigen Ritus zu wenden, welchem der Geklagte untersteht, sofern dieser nicht selbst den Ritus des ersteren vorzieht.

Der Bey erledigt gewöhnlich in summarischem Verfahren alle Civil- und Criminalprocesse einfacherer Natur, wogegen er mehr verwickelte Fälle an den Sciarah leitet, damit dieser nach dem strengen Rechte und im förmlichen Gerichtsverfahren darüber erkenne. Den geistlichen Richtern und dem Sciarah sind alle jene Processe vorbehalten, welche Erbschaftsangelegenheiten, Ehen, Minderjährigkeit, Vormundschaft, Fideicommiss und fromme Stiftungen betreffen.

Im strafgerichtlichen Verfahren besteht eine öffentliche Anklage nur bezüglich des Strassenranbes. In allen anderen Fällen, den Mord mit inbegriffen, bleibt das Klagerrecht den Beschädigten oder deren Rechtsnachfolgern vorbehalten, welche übrigens in jedem Stadium des Processes mit dem Verbrecher sich vergleichen oder ihm bedingungslos verzeihen können, und genügt dies, um den Beschuldigten von jedweder Strafe zu befreien. Dabei ist jedoch zu bemerken, dass der Angeklagte nur dann gänzlich strafrei bleibt, wenn der Vergleich oder die Verzeihung stattfindet, ehe noch ein schuldig-sprechendes Urtheil gefällt wurde; anderenfalls wird das Urtheil zwar ipso jure (mit vollem Rechte) aufgehoben, der Schuldige aber doch für einige Zeit hinter Schloss und Riegel gesetzt, um auf solche Weise das öffentliche Ansehen zu wahren, und dem verletzten Rechtsgefühl Gennugthuung zu verschaffen. In Arabischen nennt man das eine politische Strafe oder Züchtigung.

Processse, welche von Europäern gegen Muselmänner anhängig gemacht werden, gelangen vor den Bey oder den Statthalter; jene der Eingeborenen gegen Europäer werden wohl auch vor den Bey gebracht, von diesem jedoch nach Kenntnissnahme des Falles an die betreffenden Consulate geleitet und diesen empfohlen, hieüber Recht zu sprechen.

Wenn ein Streitfall Handelsangelegenheiten betrifft, steht dem Tunesen, möge er Kläger oder Beschuldigter sein, kraft einer Bestimmung des französisch-tunesischen Vertrags vom Jahre 1830 das Recht zu, die Einberufung einer Commission zu verlangen, welche aus je zwei europäischen und muselmännischen Handelsleuten (letztere aus der Mitte der Notablen gewählt), unter dem Vorsitze des Amin oder Hauptes der Notablen, zu bestehen hat.

Wenn sich die Mitglieder dieser Commission geeinigt und ihren Wahrspruch gefällt haben, wird dieser von der betreffenden Behörde in Vollzug gesetzt. Im Falle jedoch zwischen den europäischen und tunesischen Mitgliedern eine Meinungsverschiedenheit entsteht, erstatten die beiderseitigen Commissionsmitglieder Bericht an den Bey, beziehungsweise an den Consul, und der Streitpunkt wird von diesen Beiden im gemeinsamen Einverständnisse endgiltig entschieden.

In Strafsachen unterstehen die Angehörigen fremder Staaten ausschliesslich der Gerichtsbarkeit ihrer betreffenden Consulate. Wenn ein Europäer einen Schwarzen ermordet, wird er, nachdem die einleitenden Verhandlungen Seitens des betreffenden Consulates gepflogen sind, in sein Heimatland gesendet, um daselbst abgeurtheilt zu werden.

Für die einzelnen Consulate gelten die betreffenden Consular-Reglements und Verordnungen als Norm und sie halten sich bei Anwendung derselben so viel möglich an die Gesetzgebung des durch sie vertretenen Landes.

Um die Schifffahrts- und Handelsbeziehungen zwischen Tunis und Oesterreich zu fördern, empfähle sich einerseits die Errichtung einer österreichischen Handelsdampferlinie zwischen Triest, Malta, Tripolis, Susa und Tunis, andererseits die Gründung eines Handelshauses, welches versuchen wollte, mit österreichischen Producten und Waaren auf den diesseitigen Märkten als Concurrent aufzutreten. Ohne derlei Versuche, deren Erfolg übrigens nicht gesichert erscheint, ist es für jedwede fremde Nation schwer, ihren Waarenabsatz in diesem Lande zu vermehren. Als die vorzüglicheren Handelsfirmen sind zu nennen, und zwar: Oesterreicher: Natan Levi, Achilles Bogo, David Levi, Guido Ravasini, Samaria Levi; — Franzosen: Alfred Chapelié, Em.

Rousseau & Sohn, Aug. Junes, Marins Ventre, Samama Alné, Garsin Sohn; — Italiener: Cajetan Fedriani, P. Errera & Söhne, And. Peluffo, J. G. Paz, J. Coriat, Isaac Cesana, Cardoso, Paul Cassanello, Levi & Gutierrez, Elias Boccara; — Spanier: Theodor de Montes; — Engländer: Andreas Farrugia, Xaver Zahra, Pisani, Balzan; — Griechen: Nikolaus Paleologo, Seganacci; — Tunesen: Gebrüder Attal, Nattaf, Hajat, Sebbag, Bonan.

Die einzelnen Städte und Orte der Regentschaft, welche mit Rücksicht auf Handel und Industrie mehr oder weniger Wichtigkeit besitzen, sind folgende:

Susa, mit 10.000 Einwohnern, zeichnet sich insbesondere durch seinen namhaften Oel- und Seifenhandel aus; worüber bereits früher ausführlichere Angaben gemacht wurden.

Monastier ist ebenfalls durch seinen Oelhandel hervorragend; es zählt eine Bevölkerung von ungefähr 8000 Seelen.

Mehdia ist durch seinen Handel mit Olivenöl nicht minder bedeutsam und beherbergt 8500 Einwohner.

Stax treibt vorzüglich Geschäfte in Oel, Schafwolle, Datteln, die aus Gerid kommen, Mandeln, Pistazien und liefert auch grosse Mengen Baumwollgewebe, dann Schwämme und Meerspinnen. Seine sehr betriebsame Bevölkerung wird auf 15.000 Köpfe geschätzt.

Gerbi, eine Inselstadt, welche wegen ihres Handels mit Seiden, Schafwoll- und Baumwollgeweben von Wichtigkeit ist, besitzt überdies zahlreiche Geschirrfabriken, deren Erzeugnisse diejenigen von Nabel (dem alten Neopolis) an Qualität übertreffen. Die Schafwolldecken von Gerbi sind viel besser als diejenigen, welche man in anderen Städten der Regentschaft erzeugt, mit alleiniger Ausnahme der Fabricate von Gerid. Die Bevölkerung, von Gerbi, welche sehr arbeitsam und intelligent ist, beträgt 25.000 Seelen.

Gabes, ein aus mehreren Dörfern bestehender Ort, betreibt einen ausgedehnten Handel mit Datteln. Einwohnerzahl 9500.

Kiruan, eine heilige Stadt, welche zu betreten nur den Muselmännern allein gestattet ist, zählt zu seinen vorzüglichsten Erzeugnissen: Teppiche, Sättel und Zäume für Pferde, Pantoffeln von gelbem Maroquin und kupferne Küchengeräthe. Dieselbe wird von 22.000 Menschen bewohnt.

Bagia ist sehr berühmt wegen der Fruchtbarkeit seines Bodens und folglich der wichtigste Punkt für die Erzeugung von Cerealien. Wie bereits erwähnt, bant man daselbst die Tabakpflanze mit glücklichem Erfolge. Die Luft in jener Gegend ist sehr ungesund, weshalb dort fast das ganze Jahr hindurch bösartige Fieber herrschen. Uebrigens ist Bagia stark in Verfall und seine Bevölkerung zählt dormalen blos 5000 Köpfe.

Tastur, eine an den Ufern des Flusses Megerda gelegene kleine Stadt, deren Industrie und Handel ganz unbedeutend sind. Es befinden sich daselbst einige Geschirrfabriken. Die Bevölkerung zählt 4000 Seelen.

Tubursck, ein von 300 Menschen bewohntes ärmliches Dorf mit sehr fruchtbarem Boden. Man bant daselbst Weizen, Oliven und auch etwas Tabak. Das von dort kommende Oel ist sehr beliebt.

Kef, eine befestigte Stadt an der Grenze gegen Algerien. Die hauptsächlichste Industrie derselben besteht in der Erzeugung von Teppichen und Burnus, welche sehr berühmt sind und wegen ihrer Feinheit und Dauerhaftigkeit vor den ähnlichen Fabricaten anderer tunesischer Orte den Vorzug erhalten. Man beschäftigt sich daselbst auch mit dem Anbau von Weizen. Seit einigen Jahren ist in den Industrieverhältnissen von Kef, welches ungefähr 5000 Einwohner zählt, ein starker Rückschritt wahrzunehmen.

Mater ist der bedeutendste Markt für Vieh. Er besitzt zahlreiche Herden, denen der sehr fruchtbare Boden eine gute Weide bietet. Einwohnerzahl 2000.

Biserta, eine alte, an der Meeresküste gelegene Stadt, hat einen sehr ertragsfähigen Boden. In früherer Zeit trieb es einen grossen Handel mit Cerealien, Schafwolle und Oel, aber seit einigen Jahren nimmt der Umfang seiner Geschäfte fühlbar ab. Der See von Biserta ist sehr reich an Fischen jeder Gattung und die Verpachtung der Fischerei daselbst trägt der Regierung jährlich ungefähr 125.000 Piaster ein. Korallenbarken kommen nach dem Golfe von Biserta, um daselbst die Korallenfischerei zu betreiben, wofür eine französische Gesellschaft seit vielen Jahren die Concession besitzt. Biserta zählt 6500 Einwohner.

Porto-Farina, eine kleine befestigte Stadt, war ehemals Kriegshafen und ist jetzt halb verfallen. Die Zahl der Einwohner steigt nicht über 500.

Tozer, die Hauptstadt des Gerid, besteht aus mehreren Dörfern. Schafwollgewebe sind die vorzüglichsten Erzeugnisse dieses Platzes; auch die von dort kommenden Decken und Burnus geniessen einen guten Ruf. Der dortige Boden liefert grosse Mengen ausgezeichnete Datteln von verschiedenen Sorten, welche für die dortige Gegend den wichtigsten Handelsartikel bilden.

Nabel, eine Stadt, welche ihre Berühmtheit der dort herrschenden vorzüglichen Luft verdankt, die sich für Brustkranke ganz besonders eignet. Ihr Haupthandelszweig sind Geschirre. Die dortige Umgegend ist reich an Pomeranzenbäumen, Cedern, Maulbeerbäumen etc., und hat auch eine ausgedehnte Rosencultur. Die Zahl der Einwohner beträgt ungefähr 4000.

Tabarca ist wichtig wegen seiner Waldungen. Die von dort kommenden Holzgattungen: Eichen-, Oliven-, Pappel- und Taxusholz, eignen sich zu mannigfacher Verwendung. Die dortige Bevölkerung dürfte bei 400 Köpfe zählen.

Personalnachrichten.

— Dem mit der provisorischen Leitung des Generalconsulats in Tunis betrauten k. und k. Consul Carl Boleslawski wurde der Orden der eisernen Krone dritter Classe mit Nachsicht der Taxen verliehen. (Allerhöchste Entschliessung vom 24. Februar 1873.)

— Der bei dem k. und k. Generalconsulate in Alexandrien in Verwendung stehende Consulareleve Carl Gailer, ferner die beiden dem k. und k. Consulate in Constantinopel zugetheilten Consulareleven Carl Bosizio Ritter v. Thurnberg und Moriz Czikan wurden zu Viceconsuln ernannt, und zwar der vorletzte Genannte unter Zuthellung zu dem k. und k. Consulate in Ibraila, die beiden anderen aber mit vorläufiger Belassung auf ihren Posten. (Allerhöchste Entschliessung vom 27. Februar 1873.)

— Der k. und k. Generalconsul in St. Petersburg, Georg Ritter v. Wyneken, hat das Commandenkreuz des spanischen Ordens Karls III., und der k. und k. Honorar-Viceconsul in Plojesti, Hugo Preuss, den k. preussischen Kronen-Orden vierter Classe erhalten.

— Der k. und k. Consul Gustav Oesterrreicher, welcher bisher das k. und k. Consulat in Durazzo leitete, hat am 14. Februar l. J. dieses Amt an den Consularkanzlisten Carl Szommer übergeben und am 10. März d. J. die Führung der ihm nunmehr zugewiesenen Geschäfte des k. und k. Generalconsulats in Constantinopel übernommen.

— Der k. und k. Consul in San Francisco, Gustav Mecke, hat in Geschäfts- und Familienangelegenheiten eine Reise über New-York nach Europa unternommen, und auf die Dauer seiner Abwesenheit die Führung der Consulatsgeschäfte dem daselbst ansässigen Kaufmann Wilhelm Lichtenberg, ehemaligen k. hannoverschen Consul in Batavia, anvertraut.

— Der k. und k. Generalagent in Tanager hat Herrn Emil Jellinek zum k. und k. Consulagenten in Tetuan bestellt.

— Der k. und k. Consul in San José di Costarica, Georg André, ist auf seinen Posten zurückgekehrt.

— Der Name des k. und k. Consuls in Stuttgart (s. Uebersicht der k. und k. österreichisch-ungarischen Consularkämter im I. Hefte dieser Mittheilungen, S. 3) lautet: Theodor Freiherr von Dreifuss; was hiermit richtiggestellt wird.

Handel und Verkehr von Mannheim im Jahre 1871.

Mannheim. Die Lage des hiesigen Handels war im Jahre 1871, wenn gleich der Krieg in den beiden ersten Monaten noch fort dauerte, im Allgemeinen befriedigend.

Das Geschäft in Landesproducten, insbesondere in Getreide, erreichte zwar nicht den Umfang, wie in den Jahren 1867 und 1868, es traten aber im August, bald nach der Ernte, Verhältnisse ein, die ein recht reges Leben hervorriefen.

Im Mai und Juni hoffte man auf eine gute Ernte, die starken Regen und kalten Nächten im Juli wirkten jedoch äusserst nachtheilig auf den Stand der Früchte.

In Südwestdeutschland war das Ertragniss an Weizen höchst ungünstig, und auch in andern Gegenden, wie z. B. am obern Main, begegnete man derselben Erscheinung.

Da auch Ungarn nur eine Mittelernte in Getreide und deshalb so hohe Preise hatte, dass belangreiche Bezüge dort nicht gemacht werden konnten, so wandte sich der Handel nach Nord- und Südrussland und bezog von dort vom September an Schiffs-ladungen Weizen, der bereits im October auf den Markt von Mannheim gelangte.

Diese zeitige Vorsorge verursachte hauptsächlich, dass der hiesige Platz in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrs verhältnissmässig niedere Getreidepreise hatte.

Mehl folgte dieser Richtung; meistens kam einheimisches Fabricat in den Handel, da Wien und Pest mit den inländischen Mühlen wegen zu niederer Preise nicht concurriren konnte.

Hülsenfrüchte waren im Vergleich zu Getreide und Mehl billig.

In Sämereien, besonders in Kleesaat, war das Geschäft im Frühjahr lebhaft.

Die Ernte auf dem Continent ergab 1871 kaum die Hälfte eines mittleren Ertrages, dagegen hatte Amerika eine sehr gute Ernte, welche grosse Quantitäten zur Ausfuhr nach Europa lieferte, an der sich Mannheim stark betheiligte.

Die Landwirthschaft hat dem Handel gute und billige Waare zu verdanken, die rechtzeitig eingetroffen ist.

Leinöl blieb das ganze Jahr über ruhig bei billigen Preisen.

Für Rüböl zeigte sich ebenfalls schwacher Bedarf.

Von Petroleum kamen 166.000 Ctr. pr. Schiff an den Platz und die Zufuhren pr. Bahn werden auf 80.000 Ctr. geschätzt.

Die Hopfenernte lieferte nur ein kleines Quantum, doch hatten einzelne Orte in geschützten Lagen ein gutes Ertragniss. Durch die in Folge der Ueberproduction noch vorhanden gewesen grossen Vorräthe von 1870er Waare war der Mangel an neuer Waare so fühlbar als unter entgegengesetzten Verhältnissen.

Die ersten Hopfenmärkte im Jahre 1871 waren von Käufern und Verkäufern bei lebhaftem Geschäft stark besuchte, die übrigen dagegen verliefen meistens in gedrückter Stimmung. Das Platzgeschäft in württembergischem, baierischem und böhmischem Hopfen hatte einen regelmässigen Verlauf.

Der 1871er Wein gehört ohne Ausnahme zu den schlechtesten Jahrgängen; es mangelt ihm Körper, Milde, Zuckerstoff; er ist leer, wässerig und sauer, und quantitativ ebenfalls unbefriedigend. Die Vorräthe von alten Weinen in der Rheinpfalz wurden theilweise schon vor der Lesepflicht zu hohen, fortwährend steigenden Preisen auf gekauft.

Brantwein und Spiritus waren das ganze Jahr hindurch in tester Haltung und dieses Geschäft gewinnt an hiesigen Plätze immer mehr an Bedeutung.

Die 1871er Tabakernte wird in Baden auf 180.000 Ctr., in der bayerischen Pfalz und in Rheinessen etc. auf 120.000 Ctr., zusammen auf 300.000 Ctr. geschätzt.

Ueber den Tabakhandel Mannheim's im Jahre 1871 ist Folgendes zu berichten. Das Jahr eröffnete mit sehr kleinen Vorräthen in alter Waare aus dem 1869er und früheren Jahrgängen, da durch den Aufschwung der Cigarrenfabrication während des Krieges mit Frankreich die alten Vorräthe bis auf ein ganz unwesentliches Quantum verwendet worden waren.

Auch die 1870er Tabake kamen schon nach der Herbst-Fermentation vielfach zur Verwendung und wenn die daraus gefertigte Waare befriedigte, so lag dies nur zum kleinsten Theile in der leichten Qualität des 1870er Products, hauptsächlich aber in dem rapiden Absatze des Fabricats nach dem occupirten Frankreich.

Die aussergewöhnlich frühzeitige Verwendung absorbirte ein so grosses Quantum von dem ohnehin kleinen Ernteertragnisse, dass sich schon im Sommer 1871 Mangel in einzelnen Sorten, namentlich an guten haltbaren Blatt-Tabaken, einstellte.

Dass die Preise sich nicht nur fortwährend fest, sondern in langsam steigender Tendenz hielten, lag in der Natur der Sache, und die Pfälzer Tabake vom Jahre 1870 würden noch nie gekannte hohe Preise erzielt haben, wenn nicht Ungarn mit einem sehr wesentlichen Quantum den deutschen Markt versorgt hätte.

Die ungarischen Tabake fanden bisher in der deutschen Tabakfabrication sehr wenig Verwendung, weil sie sich grösstentheils im Rauchen erwärmten und in den Cigarren weich wurden.

Der 1870er ungarische Tabak hatte diese üble Eigenschaft nicht, er war ausserordentlich leicht, durch sein Volumen für den Fabricanten ergiebig, dabei mild im Geschmacke und weiss im Brand, kurz in jeder Hinsicht ein Cigarrenmaterial, wie es die deutsche Fabrication benöthigt.

Der deutsche Tabakbau würde sehr nachtheilig beeinflusst werden, wenn Ungarn regelmässige Tabake wie das 1870er Erzeugniss liefern könnte.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1871 hatten sich viele Fabricanten mit ungarischen Tabaken reichlich versehen und das Geschäft in Pfälzer Waare gestaltete sich ruhiger, obgleich Preise fest blieben, weil die Vorräthe sehr klein waren.

Bis Ende des Jahrs waren auch die 1870er Tabake nahezu sämmtlich verkauft.

Das 1871er Product kam mehrere Wochen später als sonst an den Markt, woran die spätere Anspflanzung und Ernte die Schuld trug.

Die zuerst erschienenen Partien rheinbayerischen Gewächses wurden von 17—26 fl. bezahlt, da dies anerkannt die besten und leichtesten der Ernte waren.

Nachdem man sich in der ersten Fermentation überzeugt hatte, dass die Tabake über Erwarten schön sich entwickelten, und dass sie wesentlich besser seien, als die matten, gehaltlosen 1870er, belebte sich der Einkauf immer mehr und das ganze 1871er Product fand bei den Pflanzern schnell Nehmer.

Man bezahlte für blattige Waare (Deck, Anfarbeiter und Umblatt) 24—28 fl., Anfarbeiter- und Umblattsorten 21—23 fl., Umblatt und Um- und Einlage 17—22 fl. je nach Gewächs.

Die Ernte lieferte namentlich vortreffliche Cigarren-Tabake, aber auch recht schöne Schneidwaare, wenn auch nur in mässigen Quantitäten und von nicht allzu heller Farbe.

Man nimmt an, dass von den 1871er Tabaken nahezu 100.000 Ctr. für den Export entrippt wurden.

Die Elsässer Tabake, welche wohl alljährlich grösstentheils in den Besitz der französischen Regie übergehen werden, machen dem Pfälzer keine Concurrenz und finden wenig Anklang, da sie sich wegen ihres schlechten Brandes für die deutsche Cigarren-Fabrication nicht eignen, und selbst für Schneidgut wegen kräftiger Qualität und mangelhafter Farbe nur spärlich zu verwenden sind.

Die hiesigen Häuser haben mehr als die Hälfte der ganzen Ernte erworben und nebstdem grosse Quantitäten Elsässer, ungarische und transatlantische Tabake gekauft.

Das Colonial- wie das Manufacturwaarengeschäft überstieg an Bedeutung die nächstfrüheren Jahre, was sowohl günstigen Conjunctionen als dem Absatze nach den wiedergewonnenen Provinzen zuzuschreiben ist.

Die rege Bauthätigkeit, welche überall herrscht, hat dem Holzhandel und der Flösserei einen ungemeinen Aufschwung gegeben und nimmt dieser Geschäftszweig an unserem Platze eine immer grössere Ausdehnung. Bedenkt man, dass im Winter 53,600 Stämme schweres Holländer, Mess- und Kleinholz im Flosshafen untergebracht waren, und dass regelmässig eine Million Borde und 500.000—600.000 Cubikmeter anderes Nutzholz hier auf Lager sind, so lässt sich die Grossartigkeit des hiesigen Holzhandels ermassen.

Unsere sämtlichen industriellen Etablissements arbeiteten mit aller Kraft und meistens mit gutem Erfolge, wie z. B. die Eisengiessereien, die Fabriken für Dampfmaschinen, landwirthschaftliche Maschinen, Cassenschränke, Nähmaschinen, Cement, chemische Fabrikate, Kunstdünger, Stearinkerzen, Seifen und Lichter, Gummi- und Kautschukwaaren, Spiegel, Möbel, Tapeten, Stärke und Mehlfabrikate, Hanfwaaren, Cigarren, Wasserglas etc. Das vor zwei Jahren hier gegründete Walzwerk hat aber nach kurzem Betriebe seine Thätigkeit eingestellt.

Der Schiffsverkehrsverkehr ergab im Jahre 1871 Folgendes: Im Rheinhafen kamen an zu Berg 6,319.561, zu Thal 356.458, zusammen 6,676.019 Ctr.; es gingen ab zu Berg 19.985, zu Thal 861.314, im Ganzen 881.299 Ctr.

Im Neckarhafen gingen 56.262 Ctr. ab und 422.541 Ctr. kamen an, zusammen 478.803 Ctr. Summe für beide Häfen: 8,036.121 Ctr.

Die hauptsächlichsten Einfuhren bestanden (nach Tausenden von Centnern) in Folgendem: Steinkohlen 3700, Cokes 260, Eisen 452, Baumwolle 190, Petroleum 166, Oel und Fett 150, Weizen 114, Farbhölzer 80, Reis 80, Zucker 63, Erz 52, Hafer 51, Chemikalien 52, Tabak 33, Harz 60, Häute 20, Caffee 20, Wein 16, Sämereien 13 u. s. w.

Wenn man erwägt, dass die Schifffahrt von October an mit kaum zu überwindenden, durch den ausserordentlich niederen Wasserstand hervorgerufenen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, und dass eine Masse Güter der Schifffahrt entzogen werden mussten, um sie der Eisenbahn zuzuweisen, so erscheint der Hafenverkehr als ganz befriedigend.

Der Gesamtverkehr auf den badischen Eisenbahnen lieferte in 1871, verglichen mit dem Vorjahre, folgende Ergebnisse:

	1871	1870	Zunahme in 1871
Personen	6,139.691	5,343.680	796.011
Gepäck, Ctr.	248.314	203.989	44.325
Vieh, Stück	1,102.753	437.308	665.445
Versandte Güter, Ctr.	29,792.901	23,077.118	6,715.783
Empfangene Güter, Ctr.	35,537.746	24,745.840	10,791.906
Einnahme, fl.	25,244.426	16,132.472	9,111.954

Speciell für die Station Mannheim stellen sich die diesfälligen Betriebsergebnisse dar, wie folgt:

	1871	1870	Zunahme in 1871
Personen	323.086	244.764	78.322
Gepäck, Ctr.	20.322	16.245	4.077
Vieh, Stück	77.086	44.897	32.189
Versandte Güter, Ctr.	8,663.495	7,343.008	1,320.487
Empfangene Güter, Ctr.	8,024.775	5,434.489	2,590.286
Einnahme, fl.	5,171.902	3,721.199	1,450.703

Verkehr österreichisch-ungarischer Handelsschiffe in den Häfen Grossbritanniens.

London. In sämtlichen Häfen des Vereinigten Königreichs hat während des Jahres 1872 der nachstehend ausgewiesene Schiffsverkehrsverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge stattgefunden:

Ankünfte in	Beladene Schiffe		Ladungswert fl.
	Zahl	Tonnen	
England	237	124.059	11,478.091
Irland	90	53.959	6,431.260
Schottland	39	19.930	2,336.350
Zusammen	366	197.948	20,245.701
Handelsthätige Schiffe in Ballast	293	151.274	—
Handelsunthätige Schiffe	297	152.705	—
Gesamtverkehr	956	501.927	20,245.701

Abfahrten von	Beladene Schiffe		Ladungswert fl.
	Zahl	Tonnen	
England	411	236.556	4,333.363
Irland	1	390	31.200
Schottland	39	20.168	320.755
Zusammen	451	257.114	4,685.318
Handelsthätige Schiffe in Ballast	190	105.525	—
Handelsunthätige Schiffe	300	154.602	—
Gesamtverkehr	941	517.241	4,685.318

Die relativ grösste Anzahl von den in Ladung eingelaufenen Schiffen entfiel auf folgende Provenienzen: Alexandrien 39, Bordeaux 37, Constantinopel 13, New-York 49, Nikolajeff 15, Odessa 62, Sulina 18, Taganrog 19. Triest war bei den Einläufen mit 4 Schiffen betheilig.

Von den Bestimmungshäfen der beladen absegelnden Schiffe sind hervorzuheben: Triest mit 113, Venedig mit 27, Alexandrien mit 48, Constantinopel mit 60, New-York mit 22, Odessa mit 50 Fahrzeugen.

Vergleicht man Schiffszahl und Tonnengehalt in den letztverflossenen 2 Jahren, so ergibt sich bezüglich des Gesamtverkehrs Folgendes:

Einlauf	1871		1872	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
Handelsthätige Schiffe:				
Beladen	281	144.538	366	197.948
Leer	299	153.907	293	151.274
Handelsunthätige Schiffe	340	172.086	297	152.705
Im Ganzen	920	470.531	956	501.927

Auslauf	1871		1872	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
Handelsthätige Schiffe:				
Beladen	393	194.709	451	257.114
Leer	179	93.378	190	105.525
Handelsunthätige Schiffe .	333	168.939	300	154.602
Im Ganzen	905	457.026	941	517.241

Wie aus dieser Zusammenstellung hervorgeht, war die Anzahl der im Jahre 1872 in englischen Häfen beladen eingelaufenen österreichisch-ungarischen Schiffe um 85 grösser als jene von 1871, und auch die Gesamtzahl aller nationalen Fahrzeuge, welche in 1872 die englische Küste erreichten, überbot diejenige des Vorjahrs um 36. Ebenso hat die Tragfähigkeit der mit Ladung angekommenen österreichisch-ungarischen Kauffahrer im letzten Jahre um 53.410 Tonnen, diejenige der beladen absegelnden um 62.405 T. zugenommen. Die ersteren importirten grösstentheils Getreide und Mehl, sie brachten aber auch Baumwolle, Petroleum, Colonialwaaren u. dgl. aus den überseeischen Ländern; die Ausfuhr der letzteren bestanden in Eisen, Kohlen und verschiedenen Manufacturwaaren.

Handelsverkehr von Cette im Jahre 1872.

Cette. Das Jahr 1872 war, was die Weinlese anbetrifft, abermals kein gutes, und wenn auch das südliche Frankreich, namentlich das Departement des Hérault, in Bezug auf Quantität am wenigsten zu klagen hat, indem dort die Ernte im Durchschnitt auf die eines gewöhnlichen Jahrgangs angeschlagen werden kann, so ist doch nicht zu leugnen, dass der Ertrag in den guten Gewächsen weit schwächer als der in den geringen Lagen ist, und dass sich die unvollständige Reife in der Qualität nirgends verkennen lässt.

Da mit Ausnahme von Bordeaux alle übrigen Weingegenden Frankreichs nur eine arme Ausbeute versprochen, so erwachte frühzeitig eine selten gesehene Speculationslust, und erstaunliche Massen wurden schon im August am Stock auf Lieferung zu sehr hohen Preisen gekauft, welche seitdem zu stets steigenden Bedingungen, theilweise selbst schon mehrmals, Hand wechselten.

Gegenwärtig bleibt nur sehr wenig bei dem Erzeuger unverkauft. Die Preise sind durchgängig höher als im Jahre vorher und wechseln, je nach Qualität und Lage, zwischen 10 und 40 Francs pr. 100 Liter, ohne Fass, auf dem Lande.

In Folge dieser hohen Preise und des ununterbrochenen Bedarfs für den Consum wird nur wenig Wein destillirt, und Spiritus, dessen Preis seit der Lese zwischen 70 und 80 Fros. pr. 100 Liter 86grädiger Waare auf- und niedergeht, bleibt selten. Ohne die Concurrenz der Rübenspiete des Nordens, welche hier auf 60 bis 65 Fros pr. 100 L. 90grädiger einstanden, wäre das hiesige Product ohne Zweifel theurer. Die hohen Preise und die Mangelhaftigkeit in der Qualität der Weine sind Ursache, dass die Ausfuhr im Jahre 1872 abgenommen hat. Dieselbe vertheilt sich wie folgt:

	Wein	Branntwein	Esaig
Oesterreich-Ungarn	Hectltr. 252	1.482	—
Algier	" 312.508	13.016	95
Berberei	" 508	86	—
Brasilien	" 22.278	11	—
Dänemark	" 1.581	181	—
Deutschland	" 23.707	2.489	—
Egypten	" 7.528	70	—

		Wein	Branntwein	Essig
Grossbritannien	Hectltr.	1.206	25	—
Britische Besitzungen im Mittelmeer	"	88	20	—
Holland	"	7.573	1.001	—
Italien	"	22.269	9.605	51
La Plata-Staaten	"	43.578	530	—
Russland, Ostsee	"	11.069	15	—
" Schwarzes Meer	"	4.212	46	—
Schweden und Norwegen	"	4.099	99	—
Spanien	"	527	741	16
St. Pierre de Miquelon	"	1.835	23	16
Türkei	"	3.360	220	—
Uruguay	"	9.330	—	—
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika	"	67.775	34	—
	Zusammen Hectltr.	545.283	29.694	178
Dagegen im Jahre 1871	"	734.285	25.403	65
In { Mehr	"		4.291	113
1872 { Weniger	"	189.002		

Anderseits gingen per Eisenbahn 711.187 Hectltr. Wein von hier ab, gegen 468.460 Hectltr. im Jahre 1871, mithin um 242.727 Hectltr. mehr, worin immerhin ein Theil für das Ausland inbegriffen ist.

Die vorjährige Gewinnung von Salz ist in Folge des regnerischen Sommers sehr arm ausgefallen, nämlich im Departement:

		1872	Dagegen 1871
Hérault	Kilogr.	27,500.000	55,000.000
Gard	"	30,000.000	50,000.000
Aude	"	5,500.000	10,000.000
	Zusammen Kilogr.	63,000.000	115,000.000

Es ist also in der Salzproduction ein Abfall von 52 Mill. Kilogr. eingetreten; dagegen erscheint die Ausfuhr in einer Gesamtmenge von 49,115.400 Kilogr. gegen das Vorjahr mit 13,384.200 Kilogr. um 35,731.200 Kilogr. grösser. Von dem in 1872 ausgeführten Salze gingen nach: Algier 417.200 Kilogr., Brasilien 4,455.300 Kilogr., Deutschland 28,805.200 Kilogr., La Plata-Staaten 1,320.500 Kilogr., Russland, Ostsee 11,393.000 Kilogr., Schweden und Norwegen 1,960.000 Kilogr., St. Pierre de Miquelon 605.000 Kilogr., Nord-Amerika 159.200 Kilogr.

Die Vorräthe zu Anfang des laufenden Jahrs waren in Folge des starken Exports nur unbedeutend und in rothem Salze ganz erschöpft, oder, was davon noch existirte, bereits auf Lieferung verkauft. Der Preis für dieses letztere ist auf 15 Frcs., für gewöhnliche weisse Ia Qualität auf 12 Frcs., für gesiebtes weisses auf 14 Frcs. pr. Tonne von 1000 Kilogr. gestiegen.

Die Ausfuhr von französischen Steinkohlen hat sich im Jahre 1872 mehr als verdoppelt; sie betrug 59,699.600 Kilogr., gegen 26,378.600 Kilogr. in 1871, sonach um 33,321.000 Kilogr. mehr. Die Ausfuhr des letztverflossenen Jahrs vertheilt sich also: Algier 9,893.100 Kilogr., Egypten 11,814.500 Kilogr., Grossbritannien (Mittelmeer) 825.000 Kilogr., Italien 19,951.400 Kilogr., Spanien 5,880.200 Kilogr., Türkei 4,810.000 Kilogr., auf dem Meere verbraucht 6,525.400 Kilogr.

Von Eisenstangen und Eisenbahnschienen transitirten in 1872 nach: Algier 1370 Kilogr., Italien 3,949.006 Kilogr., Spanien 35.255 Kilogr., zusammen 3,985,631 Kilogr., gegen 845.258 Kilogr. in 1871, mithin um 3,140.373 Kilogr. mehr.

Die Ausfuhr von chemischen Producten gestaltete sich in 1872 wie folgt:

	Unbenannte	Roher Weinstein	Krystalltartari	Grünspan
Algier	Kilogr. 2.480	6.954	288	1.480
Dänemark	"	"	563	"
Deutschland	"	"	551	"
Grossbritannien	"	"	5.200	"
Italien	1.510	"	15.700	41.724
Schweden und Norwegen	"	60	"	4.227
Spanien	28.376	"	"	66
Nord-Amerika	"	"	"	5.372
Russland, Ostsee	"	"	"	1.182
Zusammen Kilogr.	32.366	7.014	22.302	54.051
Dagegen in 1871	237.013	18.261	29.510	61.885
Abnahme in 1872	204.647	11.247	7.208	7.834

Die Einfuhr verschiedener Hauptartikel umfasste in 1872, verglichen mit dem Vorjahre, folgende Mengen:

	1872	1871
Ausländische Weine, Hektltr.	104.192	6.498
Ausländischer Spiritus, "	1.156	2.800
Fassdauben, österreichisch-ungarische, Stück	17,146.887	10,956.000
dto. italienische,	1,209.488	1,394.000
dto. amerikanische,	164.273	696.000
dto. andern Ursprungs,	1,138.389	394.557
Bauholz, Meter	4,862.760	31.773
Korkholz, Kilo	437.470	394.700
Getreide "	21,030.700	31,901.900
Reis	183.936	1,694.869
Zucker, Kaffee und andere Colonialwaren, Kilo	147.105	43.456
Seefische	6,684.775	4,544.500
Oel	1,267.299	1,028.300
Oelige Früchte und Samen	156.504	443.800
Frische und getrocknete Früchte	4,784.180	3,363.700
Rohes und bearbeitetes Eisen	41,667.737	37,678.800
Andere Mineralien	14,272.176	4,330.300
Steinkohlen	2,824.800	2,603.500
Englisches Pech	33,637.690	31,339.500
Wolle und Häute	1,770.106	785.500
Knochen und Hörner	255.048	148.500
Unbearbeitetes Wachs	34.000	32.300
Schwefel	27,793.730	15,563.700
Chemische Producte	1,157.974	685.200
Medicinalwaren	2,331.758	1,496.000

Die bedeutende Zunahme der Weinzufuhren, welche hauptsächlich von Spanien und Italien kamen, erklärt sich leicht dadurch, dass die inländischen Weine zum Aufhelfen der Qualität kräftige und dunkle Gewächse bedurften, aus welchem Grunde auch im laufenden Jahre schon namhafte Mengen aus Spanien eingetroffen sind und noch immer eintreffen; in jenem Lande scheinen aber die Vorräthe auch bereits gelichtet zu sein, und die Preise sind, ebenso wie hier, im Steigen. Nord-Italien fängt dagegen wieder an, von den hiesigen ordinären Weinen zu beziehen.

Die Spriet-Einfuhr war weniger bedeutend, weil hier der Artikel bis gegen die Weinlese hin sich verhältnissmässig billig stellte.

Der Import von Fassdauben hat im Laufe des vergangenen Jahrs um 6,218.480 Stück zugenommen, wovon 6,190.887 St. auf Oesterreich-Ungarn kommen. Diese Vermehrung mag auffallend erscheinen, wenn man aber berücksichtigt, dass die Vorräthe bis Ende des Jahrs 1871 auf 5 Mill. Stück gesunken waren, dass in Folge des beständigen Steigens der Preise (denn im Laufe des vorigen Jahrs hat wieder ein Aufschlag von 10 pCt. stattgefunden) viel Geld darauf verdient wurde, und dass eine reiche Weinlese in Aussicht stand, so ist sich wenig darüber zu verwundern, und ein Beweis dafür liegt darin, dass trotz einer Ernte, welche den gehegten Erwartungen nicht entsprach, und trotz der vielen alten Fässer, welche nicht allein aus dem Innern Frankreichs, sondern auch vom Auslande hieher kommen, um gefüllt zu werden, der Abzug immer noch derart war, dass der gegenwärtige Vorrath nicht über 7 bis 8 Mill. Stück veranschlagt werden kann.

Zu Anfang der laufenden Jahrs gab sich eine gewisse Flaueheit in den gewöhnlichen Dimensionen kund, und wengleich im Detailhandel noch auf 70 bis 72 Fres. pr. 100 Stäbe ²⁴/₁, gehalten wurde, so wäre für eine neu ankommende Ladung schwerlich mehr als 67 Fres., an Bord genommen, zu erzielen gewesen.

In Folge des Bedarfes in dieser Jahrszeit für die Verschiffungen haben die Holzhändler freilich noch nicht zu klagen, sie befürchten aber eine Erniedrigung im Laufe des Sommers, vorausgesetzt, dass die Leseaussichten sich bis dahin sehr befriedigend zeigten, und behaupten, dass schon jetzt (Ende Februar 1873) die Preise hier nicht im Verhältniss zu jenen in Triest und in den Wäldern stehen.

Die amerikanischen Dauben sind nur in geringer Anzahl, nicht einmal das Viestel der 1871er Einfuhr, angekommen, weil sie bei weniger beliebter Qualität ebenso theuer als die österreichisch-ungarischen, zuweilen sogar theurer eintehen. Die vom Schwarzen Meere gewinnen dagegen an Bedeutung.

Bauholz ist nur aus den Ostseehäfen, aber mehr als seit einigen Jahren zugeführt worden, ohne aber Anlass zu glänzenden Geschäften zu bieten.

Die Getreideeinfuhr hat ungefähr um Ein Drittel abgenommen, und es ist selbst zu verwundern, dass sie noch so stark gewesen ist, da hier im Grunde kein grosser Speculationsgeist herrscht und sich die Preise im Auslande auch verhältnissmässig höher als die hiesigen behaupteten. Während Weizen vom Schwarzen Meere hier auf 31—32 Fres., afrikanischer auf 32—33 Fres. und italienischer auf 33—34 Fres. pr. 100 Kilogr. verzollt, gehalten ist, gilt die beste Sorte aus dem Oberrheinlande 23—24 Fres. pr. Hektltr. von 80 Kilogr., was selbst in Folge der nicht unbedeutenden Ausfuhr nach England noch um 2—3 Fres. höher ist, als gleich nach der Ernte. Gerste hiesiger Gegend gilt 17-50 bis 18 Fres., Hafer 19-50 bis 20 Fres. und Mais, welcher in Qualität nicht gut gerathen ist, 20 Fres., Alles pr. 100 Kilogr. Dass Leben im Getreidegeschäft ist, kann man gerade nicht sagen, und die Importeure dürften eher verloren als gewonnen haben.

Getreidehandel der Schweiz. Ernteergebnisse im Canton St. Gallen.

St. Gallen. In dem Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und der Schweiz steht unstraitig der Getreidehandel in erster Linie. Ueber dessen Bedeutung und die Wichtigkeit, welche in der Schweiz selbst demselben beigelegt wird, liess sich unlängst in einem hervorragenden ostschweizerischen Organ ein Fachmann, indem er die landläufigen Vorurtheile wucherischer Speculation bekämpft, also vernehmen:

„Was den Getreidehandel anbelangt, so ist schon vor hundert Jahren bei den damaligen oft wiederkehrenden Theuerungen das Geschrei über wucherische Specu-

lanten dagewesen, wahrscheinlich oft mit Grund, weil bei dem absoluten Mangel aller durchgehenden Verkehrsmittel Einzelne gar wohl die Preise einer Landesgegend machen und künstlich halten konnten. Heutzutage hat diese Anklage keinen Schein von Berechtigung mehr, am wenigsten in einem Lande wie die Schweiz, die Hunderttausende von Centnern Getreide einführen muss, weil sie selbst nur einen einzigen Canton hat, der mehr Getreide producirt, als er selber bedarf (Lnzern). Die Getreidepreise der Schweiz richten sich, wie die anderer Länder, stets nach dem Ernteausfall in jenen Ländern, welche, wie Ungarn und Südrussland, die Kornkammern Europa's bilden; ferner nach dem Resultate der französischen Ernte, und dazu kommen noch eine Menge Factoren, welche momentan bedeutenden Einfluss üben können, z. B. Verkehrsstockungen auf den Hauptlinien, welche die Zufuhr aus dem Osten Europa's vermitteln. Gerade letzterer Umstand ist es z. B., der für die Schweiz die Arlbergbahn so wichtig macht, weil sie von unsern Grenzen direct in's Herz Oesterreich's führt und uns „wohlfeiles“ Brod liefern wird. Was das Geschäft des Getreidehandels selbst betrifft, so giebt es wohl kaum eine Speculation, die gleich schwierig und gleich gefährlich ist, die oft so sehr aller Berechnungen spottet und die feinsten Combinationen zunichte macht.“

Die Ernte des Jahres 1872 war im Canton St. Gallen nicht gerade eine günstige. Die vorzüglichen Erzeugnisse sind Wein, Kartoffeln, Mais und Obst. Das Ergebniss der Weinlese war in quantitativer Hinsicht ein klägliches, wie ein solches seit 1854 nicht mehr vorgekommen. An manchen Orten, besonders da, wo die Reben vom Winterfrost gelitten hatten, standen diese fast ohne Trauben da; gering war die Menge auch in davon verschont gebliebenen Lagen, und zwar hier aus dem Grunde, weil die Rebenblüthe durch ungunstige Witterung beeinträchtigt wurde. Der Ertrag konnte höchstens zu $\frac{1}{5}$ eines Durchschnittes angeschlagen werden.

Auch die Kartoffelernte erwies sich als sehr wenig ausgiebig, zumal ein Theil der Knollen von der Fäulniss angesteckt war. Diese Ernte fiel überhaupt in der Schweiz sehr spärlich aus; ein Beweis hiefür der Umstand, dass, während im October 1871 nur 66.000 Ctr. Kartoffeln vom Auslande in die Schweiz eingeführt wurden, dieser Import im October 1872 200.000 Ctr. erreicht hat. Der Mais lieferte einen guten, mehr als mittelmässigen Ertrag und bot so für den Anfall an Kartoffeln wenigstens einen theilweisen Ersatz. An Obst wurde ein gewöhnliches Resultat erzielt.

Sturm und ein verheerender Hagel richteten im Juli 1872 in den St. Gallischen Gegenden Toggenburg, Werdenberg und Rheinthal grossen Schaden an. Dazu kamen Anfangs October noch die Hochwasser des Rheins, welche im obern Rheinthal einige Dämme zerstörten und dadurch Ueberfluthungen des hinterliegenden Geländes veranlassten. Die gesammten durch Sturm, Hagel und Ueberschwemmung im Kanton St. Gallen angerichteten Beschädigungen beziffern sich nach amtlichen Erhebungen auf 698.230 Francs, und zwar beträgt der durch Sturm veranlasste Schaden 17.670 Francs., jener durch Hagel 644.860 Francs, endlich der durch den Austritt des Rheins 35.700 Francs.

Dieser letztere stellt sich im Vergleiche zu früheren Jahren bei ähulichem Hochwasser des Rheins als verhältnissmässig ganz gering dar; was der Canton St. Gallen seinen ungeheuren Anstrengungen und Opfern für die Rhein-Correction zu verdanken hat. Sowohl die Bundes- als die Cantonsregierung dringen mit Energie darauf, der Calamität jährlich wiederkehrender Rhein-Ueberschwemmungen durch Herstellung grossartiger Schutzbauten ein Ziel zu setzen. Vieles ist schon in dieser Richtung geschehen und wieder sind hiefür im laufenden Jahre 1,085.000 Francs. bestimmt und dazu auch der Bundesbeitrag von einem Drittel bewilligt worden.

Schiffahrts- und Handelsverkehr von Cadix im Jahre 1872.

Cadix. In den Handelsverhältnissen des hiesigen Platzes hat sich während des letztabgelaufenen Jahres fast nichts geändert und noch weniger ist hierin eine Besserung zu verzeichnen. In Folge der politischen Ereignisse, deren Schauplatz Spanien im Jahre 1872 gewesen ist, haben sich alle öffentlichen Werthe namhaft verringert und ist in allen Arten von Geschäften eine dauernde Stille eingetreten.

Die 3percentige consolidirte Schuld war am Schlusse des Jahres mit 27.25 notirt, und ungeachtet dieser Cours eine vortheilhafte Capitalsanlage gestattete, war doch das Misstrauen so gross, dass auf der hiesigen Börse nur wenig Geschäfte zum Abschlusse gelangten.

Der Wechselkurs auf London 3 Monate dato berechnete sich mit 49.50—50 d., jener auf Paris 8 Tage Sicht mit 5.18—5.20 Francs pr. Piaster. Der Escompte betrug 6—8% pr. annum.

Die Ausfuhr von Wein, welche gewöhnlich bis zu drei Viertheilen nach England bestimmt ist, erreichte in den letzten 5 Jahren folgende Mengen:

1868	68.007	Pipen *)	1871	77.977	Pipen
1869	74.152	„	1872	84.741	„
1870	70.962	„			

Der Werth der letztjährigen Weinausfuhr aus Cadix ist mit 10,168.920 Piaster (21,659.800 fl. Silber) ausgewiesen. Der Preis des Artikels variirte zwischen 80 bis 1500 Piaster pr. Pipe, frei an Bord.

Von Seesalz wurden in 941 Schiffen 108.914 Lasten (à 2 $\frac{1}{2}$ T. engl.) hauptsächlich nach dem La Plata, Terrannova, Nordamerika und nach spanischen Häfen ausgeführt. Der Verkaufspreis war 4 $\frac{1}{2}$ Piaster pr. Last, frei an Bord, und der Gesamtwert der verschifften Menge betrug 490.113 Piaster (1,043.941 fl.). Im Jahre 1871 wurden von hier 86.815 L. und in 1870 117.992 L. Seesalz verschifft.

Die Einfuhr von Spiritus und Kornbranntwein betrug im letztverflossenen Jahre 1,594.922 Liter, gegen 2,750.827 Liter in 1871. Dieser Artikel ist zur Conservirung der Weine fortwährend stark begehrt; die erstere Gattung kommt grösstentheils aus Katalonien, die letztere aus Deutschland. Die Marke „Wredo“ aus Berlin gilt als die vorzüglichste und wird am hiesigen Platze pr. Pipe von 516 Liter zu 120 Piaster auf 6 Mte. Zeit verkauft. Katalanischer Branntwein gilt 145—150 Piaster.

Die Einfuhr von Holz, Eisen und Kohlen beschränkte sich, in Folge der sehr hohen Preise auf den auswärtigen Märkten, auf Deckung des Verbrauchsbedarfes.

Im Jahre 1872 sind hier im Ganzen 3865 Schiffe eingelaufen, nämlich: 339 Kaufahrer, 2536 Küsten- und 41 Kriegsschiffe unter spanischer, 949 Handelschiffe unter fremden Flaggen. Diese letzteren, unter welchen sich 643 beladene und 272 leere Handelschiffe und 34 Kriegsfahrzeuge befanden, vertheilen sich also: 2 österreichisch-ungarische, 332 englische, 143 italienische, 134 portugiesische, 118 französische, 61 amerikanische, 44 norwegische, 35 deutsche, 30 russische, 23 holländische, 14 schwedische, 7 dänische, 6 verschiedener Flaggen.

Der Ertrag der letztjährigen Ernte war im Allgemeinen befriedigend und hat für die Bedürfnisse des Landes vollständig ausgereicht.

Die öffentlichen Gesundheitsverhältnisse von Cadix waren das ganze Jahr hindurch vortrefflich.

*) 1 Pipe von 30 Arrobas (Jerezanas) entspricht ungefähr 8.67 n. ö. Eimern.

Handel von Täbris*).

Trapezunt. Am 25. Mai betrat ich Choi, nach Täbris die bedeutendste Stadt der Provinz Azerbedjan, in welcher ein persischer Statthalter seinen Sitz hat, dem die Verwaltung des Landes von Choi im Nord-Osten bis zum Süd-Ende des Urmia-Sees anvertraut ist. In Täbris, der zweiten Hauptstadt des persischen Reichs, traf ich am 30. Mai ein und war während eines sechswochenlichen Aufenthalts daselbst befaßt, die Handelsverhältnisse des Platzes und die Vortheile, die er dem österreichisch-ungarischen Handel zu bieten vermag, nach Möglichkeit zu studiren.

Es war allerdings kein sehr günstiger Augenblick für ein solches Bemühen. Obgleich von der Hungersnoth weniger betroffen, die in Folge der Missernte des Sommers 1871 während des darauf folgenden Winters Persien verwüstet hatte und einzelne Theile des Reichs noch immer heimsuchte, waren doch auch in Azerbedjan in Folge der starken Getreide-Ausfuhr und des herrschenden Kornwuchers die Preise der nothwendigsten Lebensmittel zu einer für den ärmeren Theil der Bevölkerung unerschwinglichen Höhe gestiegen. Die Einwohner des flachen Landes drängten der Hauptstadt Täbris zu, wo sie Linderung ihrer Noth erwarteten, aber nur in beschränktem Masse fanden.

So geschah es denn, dass, während in den Kornmagazinen einzelner Reichen noch Getreide in Menge aufgespeichert war, das diese nach und nach zu übertrieben hohen Preisen verkauften, und während auf den Feldern die neue Saat schon üppig grünte und reichliche Ernte versprach, in den Strassen von Täbris täglich noch viele Personen dem Hunger zum Opfer fielen und gleichzeitig eine heftige Typhus-Epidemie arge Verheerungen unter der Einwohnerschaft anrichtete.

Eine weitere Calamität war der grosse Mangel an Transportmitteln, da ein Theil der Zugthiere von der hungernden Bevölkerung aufgezehrt worden, ein anderer Theil wegen ungenügender Fütterung zu Grunde gegangen war. In Folge dessen befand sich der Handel in Täbris bei meiner Ankunft in arger Klemme, die Geschäfte stockten, da die Bestellungen aus den entlegeneren Provinzen nur spärlich einliefen und selbst diesen nicht Genüge geleistet werden konnte, weil die Caravanes fehlten, die sonst den Verkehr vermittelten.

Doch betrachtete man allgemein diese Calamität nur als eine vorübergehende; die in Täbris etablirten grösseren Handlungshäuser hofften auf die in Aussicht stehende gute Ernte und rüsteten sich, sobald diese die grössten Hindernisse hinweggeräumt haben würde, ihre Geschäfte wieder aufzunehmen. Ich hatte also keine Schwierigkeit, Personen zu finden, welche mir mit grosser Bereitwilligkeit die von mir gewünschten Daten über die Handelsbewegung und Geschäftsthätigkeit der Stadt während der vergangenen Jahre lieferten.

Ueber die staatlichen, socialen und ökonomischen Verhältnisse der Provinz Azerbedjan, als deren Mittelpunkt Täbris angesehen werden kann, ist in Kürze Folgendes zu bemerken:

Azerbedjan ist ohne Zweifel die wichtigste Provinz im gesammten persischen Reiche. Auf der einen Seite von Russland, auf der anderen von der Türkei begrenzt, ist ihre Lage dem Handel besonders günstig. Ihr Klima ist im Allgemeinen gesund und kräftigend, ihr Boden fruchtbar, ihre Bewohner arbeitsam, stark und gewerbskundig.

* Die obige interessante Schilderung der heutigen socialen und volkswirtschaftlichen Verhältnisse der persischen Provinz Azerbedjan und namentlich der dazu gehörigen Stadt Täbris entlehnen wir einem längeren werthvollen Berichte, welchen der k. und k. Generalkonsul Julius Zwiédnek v. Södenhorst, anlässlich einer im April 1872 in Ausstellungs-Angelegenheiten unternommenen Reise nach Persien, unterm 10. September 1872 erstattet hat. Ann. d. Red.

Diese Provinz liefert Persiens beste Truppen, ihre Hauptstadt ist das vorzüglichste Emporium für den fremden und inländischen Handel.

Bei dem Mangel eines jeglichen Census lässt sich die Einwohnerzahl der bedeutenderen Städte der Provinz nur annähernd angeben, wie folgt: Täbris 150.000—180.000 Einwohner, Choi 30.000, Dilman 6000, Urumia 50.000, Soudschbulak 10.000, Maraga 25.000, Binab 10.000, Miana 3000, Serab 3000, Ardebil 20.000 und Abar im Karadag 20.000. Unter der Bevölkerung von Täbris gibt es 2000 persische Armenier, 100 russische, dann einige Europäer und Juden; alle übrigen sind Moslems. darunter wieder ungefähr 100 russische Unterthanen.

Die hauptsächlichsten Produkte von Azerbedjan sind: Weizen, Gerste, Reis, Früchte, Butter, Wachs, Galläpfel, Tabak, Wolle, Baumwolle, Fuchsfelle, Manna, Gummi und Krappwurzeln.

Die Baumwollcultur ist noch immer sehr beschränkt, denn das persische Product ist von niederer Qualität und wird vorzugsweise nach der Türkei und Russland und nur bei sehr günstigen Marktverhältnissen auch nach Europa exportirt.

Für den Export von Krappwurzeln ist die gegenwärtige Art des Transportes zu kostspielig, es wird deshalb davon nur so viel gepflanzt, als der örtliche Verbrauch erfordert; diese Cultur wäre aber noch einer bedeutenden Steigerung fähig.

Kupfer und Eisen giebt es in Menge im Karadag, doch wurden diese Schätze bisher nicht ausgenützt, sondern die Provinz bezieht beide Gattungen Metalle aus Russland.

Kohlen finden sich in der Nachbarschaft von Täbris, werden aber nicht verwendet.

In Folge der ausserordentlichen Trockenheit sind in den beiden Jahren 1870 und 1871 die Getreidesaaten nur wenig ergiebig gerathen. In gewöhnlichen Zeiten herrscht aber grosser Ueberfluss an Weizen und Gerste, die dann sehr billig sind, und bei einiger Voraussicht wäre es möglich, nicht nur jeder Theuerung vorzubeugen, sondern ausserdem noch jährlich grosse Quantitäten Getreide nach Georgien zu exportiren.

Einen besonders Reichthum entfaltet Azerbedjan an Früchten. Alle Gattungen Kernobst, ausserdem Trauben und Melonen gedeihen daselbst reichlich und in ausgezeichneter Qualität; viel davon wird getrocknet und in grosser Menge ausgeführt.

Wasser ist ungleich vertheilt, einzelne Theile des Landes leiden Mangel daran, doch wird von Seiten der Bewohner auf künstliche Bewässerung grosse Sorgfalt verwendet und das Wasser oft aus grosser Entfernung hergeleitet. Leider geschieht nichts für Erhaltung der zahlreichen Canäle und Wasserbassins, auf deren Herstellung seinerzeit grosse Summen verwendet worden waren.

In Täbris und Umgebung ist das Wasser selten, das Luleh (ein fingerdicker Strom) wird jetzt mit 4—5 Toman (1 Toman ca. 4 fl. österr. Währ.) monatlich bezahlt. Die Einführung artesischer Brunnen wäre sicherlich ein gutes Mittel, um diesem Mangel abzuhelfen.

Ein grosses Hinderniss der Entwicklung des Handels und des Ackerbaus ist in dieser Provinz, sowie in ganz Persien, das Nichtvorhandensein fahrbarer Strassen. In Anbetracht des durchschnittlich ebenen Charakters des Landes und des äusserst billigen Arbeitslohns würden die Auslagen für den Bau solcher Strassen verhältnissmässig sehr gering sein, und doch vernachlässigt man diesen so wichtigen Gegenstand gänzlich.

Die Provinz Azerbedjan unterhält eine Armee von mehr als 30.000 Mann, welche durch Reerntenstellung der Gemeinden in der Art ergänzt wird, dass jede Gemeinde für je 14 Toman, die sie der Regierung an Steuern ausser dem Zehent bezahlt, einen Mann stellt. Dieser Mann erhält von der Gemeinde ein Handgeld von einigen Toman

bei seinem Dienstantritte und ausserdem von der Regierung einen nominellen Sold von 7 Toman jährlich, da er jedoch nur die Hälfte der Zeit im Dienste und die übrigen 6 Monate beurlaubt ist, durchschnittlich $3\frac{1}{2}$ Toman jährlich. Nach einer kürzlich erlassenen Verordnung wird auch dieser Betrag zunächst von der Gemeinde erlegt und bei der Steuerzahlung der Regierung in Abzug gebracht. Der Soldat ist für Lebenszeit engagirt und nur Krankheit oder äusserste Altersschwäche können ihn vom Dienste befreien.

Die Officiere bis zum Capitän (Sultan) werden von den Generälen ernannt, die Generäle aber von dem Schah. Der Jahressold der Officiere ist folgender: Der General (Sertib) soll 1000 Toman erhalten, der Oberst (Serhenk) 500 Toman, der Major (Jawer) 200 Toman, der Capitän 100 Toman und der Lieutenant (Naib) 20 Toman, doch zieht die Regierung von allen diesen Gehältern 20% ab und zahlt, ausser wenn der Officier im Felde steht, nur die Hälfte.

Gegenwärtig befinden sich in Azerbedjan 25 Regimenter Infanterie à 1000 Mann, 7000 Mann Cavallerie, welche von den Wandtribus (Iliat) gestellt werden und 2000 Mann Artillerie, die in den Städten, wie Täbris, Maraga, Urumia etc., garnisonirt sind, mit einem General in Täbris und mehreren Obersten in den übrigen Städten.

Die Einkünfte, welche die Regierung von der Provinz Azerbedjan bezieht, belaufen sich theils in Naturalleistungen, theils in Baarem auf ungefähr 4,256.376 fl. ö.W. Nur ein kleiner Theil dieser Summe fliesst in den Staatsschatz, der grössere dient zur Deckung der Auslagen für die Civil- und Militärverwaltung der Provinz und für die Zahlung der Gehalte der Beamten im Auslande. Es ist übrigens anzunehmen, dass in Wirklichkeit ein weit höherer Betrag als der oben angeführte von den Steuerträgern eingetrieben wird, denn jedem Regierungsbeamten werden ein oder mehrere Dörfer als Tini (eine Art Lehen) zugewiesen, und dieser beehrt die der Regierung von dem Dorfe zu zahlenden Abgaben als Aequivalent seines Gehalts. Obwohl die Regierung von Zeit zu Zeit Beamte zur Controlirung und neuen Feststellung jener Abgaben entsendet, werden sie ihr im Allgemeinen doch zu niedrig angerechnet, woraus sich ein empfindlicher Verlust für sie ergibt.

Das meiste Land ist Regierungseigenthum oder von der Regierung zu Lehen gegeben. Der Lehenbesitzer erhält von dem Bauer $\frac{1}{10}$, die Regierung $\frac{2}{10}$ von allen Saaten und Früchten. Die Weingartenbesitzer zahlen 2 Schahi (1 Schahi ca. 2 kr. ö. W.) für je 7 Weinstöcke, jedes Schaf ist mit $7\frac{1}{2}$ Schahi besteuert, jeder Esel mit 10 Schahi, die Stute mit 30 Schahi; ebensoviel zahlen Kühe und Ochsen, Büffel 20 und Kameele 100 Schahi.

Von jedem Hausbesitzer werden ohne Rücksicht auf den Werth des unbeweglichen Eigenthums jährlich 10 Kran (ungefähr 10 Francs) bezahlt; ist er ledig, so zahlt er nichts. In manchen Gegenden besteht statt der Haussteuer eine Kopfsteuer; auf den Gewerben lasten ebenfalls eine bunte Reihe von Abgaben. Ausserdem sind die Bauern verpflichtet, den Tinslhältern jährlich eine gewisse Menge Lämmer, Hühner, Eier, Milch, Holz etc. umsonst zu liefern, sowie auch eine bestimmte Anzahl Arbeiter für den Feldbau zu stellen. Der persische Grundherr oder Lehenhälter ist in der Regel sorglos und gleichgiltig in Betreff des Looses seiner Bauern.

Uebergehend zur Schilderung des Handels von Täbris, müssen zunächst die Umstände erwähnt werden, welche in den letzten Jahren auf die Verminderung desselben wesentlichen Einfluss genommen haben. Die Hauptfaktoren des Waarenumsatzes auf dem genannten Handelsplatze sind nämlich die Einfuhr europäischer, namentlich englischer Manufacturen und die Ausfuhr der Seide von Ghilan.

So lange die Seidencultur am kaspischen Meere in voller Blüthe stand, übertraf der Werth der Ausfuhr jenen der Einfuhr. Seit dem Auftreten der Seidenraupenkrank-

		1868	1869	1870	1871
Metallwaaren	fl.	118.500	138.400	70.800	109.120
Roheisen	"	116.750	151.250	40.000	41.020
Blei	"			38.400	
Leder	"	82.320	101.500	46.720	30.000
Papier und Buchbinderartikel	"			28.000	8.000
Porzellan	"	57.330	110.500	72.000	48.840
Seidenwaaren	"	320.000	480.000	400.000	60.000
Zucker	"	1,139.260	1,314.400	566.000	816.400
Thee	"	374.370	508.400	206.880	220.320
Verschiedenes	"	400.000	400.000	250.000	200.000
Summe fl.		13,516.050	15,757.760	10,947.170	7,895.890

A u s f u h r .

		1868	1869	1870	1871
Baumwolle	fl.	2,110.000	3,200.000	400.000	299.680
Getrocknete Früchte	"	1,400.000	1,600.000	800.000	136.680
Specereien	"			11.600	} 203.840
Farben	"	10.000	14.320	19.400	
Pelze	"	93.150	80.000	} 200.000	} 75.040
Lammfelle	"	213.200	200.300		
Leder und Häute	"	132.500	152.300	13.560	55.520
Seide	"	800.000	1,364.000	1,160.000	1,194.400
Zucker	"			48.320	
Webstoffe	"	850.000	720.000	451.600	629.280
Tabak	"	690.000	760.000	661.200	314.660
Wollwaaren	"			132.000	286.800
Wachs	"			28.640	12.000
Verschiedenes	"	540.000	921.260	300.000	200.000
Summe fl.		6,838.850	9,012.180	4,226.320	3,407.900

In Bezug auf Menge und Werth, Herkunft und Bestimmung der in den Jahren 1860—1870 auf dem Platze von Täbris stattgefundenen Ein- und Ausfuhr enthalten die nachstehenden Zusammenstellungen die entsprechenden, ebenfalls aus amtlichen Quellen geschöpften Angaben:

Durchschnittliche jährliche Einfuhr aus Europa nach Täbris.

Waarengattung	Provenienz	Menge*)	Gesamtwert in fl. S. W. Silber
Stahl	England, Triest	150—200 Kisten	8.800
Waffen	England, Lüttich		32.000
Stearinkerzen	Russland	3000 Kist. zu 33 Zollpfd.	120.000
Kaffee	Türkei		14.400
Shawls	Indien	100 Stück zu 120—160fl.	16.000

*) Die Einfuhrmenge konnte nicht bei allen Artikeln beigefügt werden, da in den Mauthregistern nur der Werth verzeichnet ist, die Quantitäts-Angaben aber auf Mittheilungen von Kaufleuten beruhen.

Waarengattung	Provenienz	Menge	Gesamtwert in fl. ö. W. Silber
Gespinnene Baumwolle	England	340 Ballen	139.400
Krystallglas	England, Deutschland, Frankreich, Russland	1300 Kisten	128.000
Leder	Russland, Türkei	400—500 Pferdelaisten	96.000
Diamanten*)	Holland, Constantinopel		120.000
Tuch	Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich, Russland, England	1000 Ballen zu 600 fl.	600.000
Zinn	England, Indien	2000 Fässer	80.000
Eisen	Russland	330.000 Zollpfd., 1/2 Nägel	480.000
Eisenblech	England, Triest		18.000
Fesse	Oesterreich-Ungarn, Türkei		20.000
Goldborden	Oesterreich-Ungarn, Russland, Frankreich		48.000
Indiennes	England, Schweiz, Frankreich	25.000 Ballen	6,800.000
Wollstoffe	Oesterreich-Ungarn, Deutschland, England, Russland		88.000
Musseline	England, Schweiz, Frankreich	300 Ballen zu 320 fl.	96.000
Papier und Buchbinderwaaren	Russland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn	500 Kisten zu 48 fl.	24.000
Felle	Russland	600—700 Ballen	64.000
Gewürze	Indien		5.200
Porzellan	England, Frankreich, Russland	500—600 Kisten	60.000
Quincailleries	Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Russland	600 Kisten aus Russland, 500 K. aus Oesterreich-Ungarn u. Frankreich	100.000
Rum	England, Amerika	200 Fässer zu 80 fl.	16.000
Parfumerien	Frankreich, Deutschland		6.000
Pariser Modewaaren	Frankreich	300 Kisten zu 120 fl.	40.000
Seidenstoffe	Frankreich, Deutschland		320.000
Schwefel	Türkei		12.000
Tabak	Türkei, Russland		20.000
Thee	England	4000 Kistchen zu 160 fl.	640.000
Weisse Leinwand	England	13.000 Ballen	1,950.000
Matrazen - Leinwand	Russland	800 Stück	9.600
Fensterglas	Russland, Belgien, Frankreich	400 Kisten zu 48 fl.	16.000
Zucker	Frankreich, Holland	25.000 Kisten	1,550.000
Wein u. Liqueure	Frankreich, England, Russland	6000 Flaschen	64.000
Orpiment	Türkei		40.000

*) Dieser Import ist entschieden in Abnahme.

Durchschnittliche jährliche Ausfuhr aus Täbris.

Warenart	Provenienz	Bestimmung	Menge	Gesamtwert in fl. ö. W. in Silber
Abas (wollene Mäntel)	Täbris	Russland und Türkei	100 Ballen	40.000
Shawls	Persien	dto.	60 "	68.000
	Indien	dto.	2 "	16.000
Wachs	Azerbedjan	dto.	500 "	80.000
Baumwolle	Persien	dto.	3000—30.000 "	12.000—1.200.000 *)
Foulards	Täbris	Kurdistan, Türkei	2 "	4.000
Felze	Azerbedjan, Kirman- schah	Russland	300 "	120.000
Seidenabfälle (frisons)	Ghilan, Khorasan	Türkei, Russland, Europa	1000—4000 "	480.000—1.200.000 **)
Getrocknete Früchte	Azerbedjan	dto.	40.000 "	800.000
Indiennes	Persien	Russland	2000 "	240.000
Henna	Kirman, Kazwin	Türkei, Russland	50 "	4.800
Wolle	Azerbedjan, Khorasan	Türkei, Frankreich, Oester- reich-Ungarn	200 "	20.000
Galläpfel	Kurdistan	Russland, Türkei, Marseille	5000 "	300.000
Opium	Isfahan, Täbris	Türkei, England, Frankreich	50 "	71.000
Felle	Persien	Türkei, Russland, Marseille	600 "	48.000
Salz	Azerbedjan	Türkei	3000 "	2.000
Seide	Ghilan	England, Marseille	3000—10.000 Rouleaux	2—4.8 Mill. **)
Seidenwaaren	Täbris, Kaschan, Yeza	Türkei, Russland	80 Ballen	60.000
Teppiche	Persien	Türkei, Russland, England	300 "	120.000
Englische Leinwand	aus England importirt, in Täbris gefärbt	Russland	200 "	62.000
Persische Leinwand	Persien	Türkei, Russland	600 "	48.000
Tümbeki	Persien	Türkei	2000—12.000 "	48.000—2.400.000 ***)
Türkisen	Meschqd	Russland	4.000 "	4.000
Sammt	Kaschan	Russland	3 "	4.000

*) Wechsell je nach dem Marktwert in Europa. — **) Durch die Raupenkrankheit vermindert. — ***) Vermindert durch die Cultur des Tümbeki in Egypten.

Als Commentar zur Uebersicht der vorzüglichsten von Europa nach Persien importirten Artikel lassen sich folgende Daten anführen.

Die erste Rolle unter den Einfuhren spielen die englischen Manufacturen und zwar vor Allem die gefärbten und gedruckten Baumwollstoffe. Die englischen Fabriken verwenden grosse Sorgfalt auf die Muster, welche von eigenen Zeichnern nach dem Geschmacke des Landes angefertigt und von Zeit zu Zeit gewechselt werden. Auch aus der Schweiz wird ein kleiner Theil solcher Artikel importirt. In früheren Zeiten, so lange der Handel mit Bochara über Täbris ging, setzte ein einziges Haus jährlich bis zu $\frac{1}{2}$ Million Francs Schweizer Manufacturen jährlich dahin ab (türkisch-rothe und bedruckte Indiennes, sowie gestickte Musseline); jetzt, wo jener Handel von Russland monopolisirt wurde, verkauft dasselbe Haus von solcher Waare kaum mehr für 100.000 Francs.

Grey-clothes wurden früher zum grossen Theile aus Europa importirt und von Täbris wieder nach Transkaukasien exportirt, jetzt finden nur mehr die in Täbris gefärbten dahin Absatz, da russische Fabriken nun jene Waaren nach dem Kaukasus liefern.

Die nächst wichtigen englischen Manufacturen nach den „Prints“ sind die englischen Grey-Calicoes. Grosse Quantitäten davon werden in Täbris in schmale Streifen zerschnitten, blau gefärbt und dann als persische Manufacturen nach Russland geschickt.

Stahl kommt zumeist aus England und aus Oesterreich-Ungarn über Triest. Die jährliche Einfuhr beträgt gegenwärtig 150—200 Kisten im Gesamtwerthe von 20.000 bis 25.000 Francs.

Der Import von Waffen ist bei der grossen Vorliebe des Persers für Jagd und Kriegsspiel einer bedeutenden Steigerung fähig. Gegenwärtig werden Feuerwaffen, Flinten, Pistolen, Revolver jährlich im Werthe von ca. 60.000 Francs eingeführt und zwar finden Flinten mittlerer Qualität den besten Absatz. Am gesuehtesten sind noch immer die englischen. Das Kaliber ist zu 18—22 Millimeter, die Länge zu 120 bis 125 Centimeter, den Kolben inbegriffen. Besonders mit den neueren Schnellfeuerwaffen könnten hier sehr gute Geschäfte gemacht werden. Die Taschenpistolen kommen grösstentheils aus Belgien, die doppelläufigen aus England, ebenso die Revolver, die jedoch bisher nur in geringer Menge hier Eingang fanden (durchschnittlich 40 bis 50 Stück jährlich).

Der jährliche Consum von Kaffee erreicht einen Werth von 30.000—40.000 Francs. Dieser Artikel kommt grösstentheils aus Arabien über Bender-Buschir, und nur in geringer Menge aus den Colonien. Der arabische wird durchschnittlich zu 7 Francs pr. Batman (à 3 Kilogramm) verkauft.

Von Krystallwaaren kommen jährlich 700—800 Kisten aus Böhmen, 200 aus Frankreich und Belgien und 300 aus Russland. Die russische Waare fängt an, der böhmischen ernstliche Concurrenz zu machen, jedoch nur in den ordinären Gattungen, die feinere kommen noch immer nahezu ausschliesslich aus Böhmen, namentlich die Flaschen für die Kalines (Wasserpfeifen). Gesueht sind Wasserflaschen mit sehr hohen obeliskförmigen Stoppeln, grosse Gläser in verschiedenen Formen, kleine Liqueurgläser, Gläser für den Thee, Glasglocken für Kandelaber etc. Dem persischen Geschmack entspricht vorzüglich dickes, starkes Glas mit buntem Farbenschmucke; elegante und einfache Formen finden keinen Anklang.

Tücher werden ausschliesslich aus Oesterreich-Ungarn und Deutschland eingeführt und zwar wurden gerade in den letzten Jahren directe Verbindungen mit den Fabriken in Reichenberg eingeleitet und von dort in 1871 ungefähr 100 Ballen auf den Markt von Täbris gebracht.

Eisen und Eisendraht kommt ausschliesslich aus Russland, ebenso wie fast alle ordinären Eisenwaaren, als: Schlösser, Riegel, Nägel etc.

Eisenblech wird jährlich im Werthe von 30.000 bis 40.000 Francs aus England eingeführt; es vertritt bei den Persern, seit die gemalten Fenstergläser wegen ihrer Kostspieligkeit ausser Gebrauch gekommen sind, häufig die Stelle des weissen Fensterglases, muss also sehr glänzend sein; die Solidität der Waare ist Nebensache.

Messer für Küche und Tafel kommen in sehr untergeordneter Qualität aus Russland und England. Federmesser mit 1—3 Klingen werden gleichfalls aus England und zwar im jährlichen Werthe von 100.000 Francs, Rasirmesser ordinärer Gattung bei 500 Dutzend aus Nürnberg eingeführt; bessere sind nicht gesucht.

Scheren in länglicher, dem persischen Geschmacke und Bedarfe angepasster Form, jährlich ungefähr 1200 Dutzend à 20 Francs, liefert England, noch mehr aber Deutschland (Solingen). Ein von einem französischen Fabricanten in Langres gemachter Versuch, französische Scheren einzuführen, missglückte.

Spiegelglas, in einem Jahre ungefähr 350 Kisten im Werthe von 100.000 Francs, kommt aus Russland und Deutschland. Nur ordinäre Waare findet Absatz und wird zur Fabrication der in Persien gebräuchlichen Handspiegel verwendet, sowie in kleinen Stücken zum Schmucke der Wände und Plafonds.

Spiegel in Rahmen in der Grösse von 1²⁰/₁₀₀ Meter Höhe auf ⁷⁵/₁₀₀ Meter Breite kommen immer häufiger in Gebrauch, und bis jetzt liefert sie Frankreich; die Rahmen müssen breit und reich vergoldet sein.

Wanduhren liefert Russland in geringer Quantität, Taschenuhren im Gesamtwerte von ca. 40.000 Francs vorzüglich die Schweiz, und zwar finden Taschenuhren von 50—150 Francs per Stück den besten Absatz.

Von Wollstoffen verbraucht das Land vorzüglich Merinos, Lasting, Chalis, Flanelle und gedruckte Musseline. In diesem Artikel könnte bei bereitwilligem Eingehen in die Bedürfnisse und den Geschmack des Marktes das österreichisch-ungarische Fabricat leicht dem französischen und englischen den Rang abgewinnen.

Dasselbe gilt von Thee- und Kaffeebretern aus Kupfer und lackirtem Blech, welche jetzt in grosser Menge aus Russland eingeführt werden. Grelle Farben und lebhaft, die orientalische Phantasie anregende Bilder ziehen den persischen Käufer bei dieser Waare an.

Porzellanwaaren, nämlich: Teller, Thee- und Kaffeeschalen, Theekannen, Blumenvasen, Trinkschalen mit entsprechenden Untertassen, Scherbetschalen von den verschiedensten Grössen und Abstufungen, so dass die kleineren in die grösseren gepackt werden können, importirt fast ausschliesslich England und nur in sehr geringer Quantität auch Frankreich.

Quincailleriewaaren, als: Ringe für Vorhänge, Lichtscheren sammt Untertassen, Feuerzeuge, Glocken etc., werden wohl in kleinen Quantitäten eingeführt, doch müsste der Markt im Grossen an diese Gattung von Fabricaten erst nach und nach gewöhnt werden.

Was den Export persischer Producte über Täbris nach Europa anbelangt, so beschränkt sich derselbe, wie die bezügliche Tabelle darthut, noch immer auf sehr wenige Artikel, unter welchen nur Baumwolle, Seide, trockene Früchte und allenfalls noch Felle und Galläpfel von einiger Bedeutung sind.

Der seit mehreren Jahren zum Nachtheile Persiens sich ergebende Anfall in der Bilanz der Ein- und Ausfuhr hat bereits eine bedenkliche Abnahme des Nationalreichtums zur Folge gehabt. Persien kann die fremde Einfuhr nicht mehr entbehren, weil seine eigene Fabrication die Bedürfnisse des Landes nicht zu decken im Stande ist; es muss also trachten, die fremden Fabricate mit seinen Rohproducten zu bezahlen, was jedoch bei dem gegenwärtigen Zustande der Communicationen und der daraus sich ergebenden Kostspieligkeit des Transportes nicht möglich ist. Die rasche Erbauung von Eisenbahnen und die Anlegung eines Netzes von Fahrstrassen, das die

verschiedenen Provinzen des Reiches unter einander verbindet, ist deshalb eine Lebensfrage für Persien.

Während meines Aufenthaltes in Täbris bewarben sich in Teheran mehrere fremde Capitalisten um die Concession zum Baue einer Eisenbahn von der Hauptstadt zum Kaspischen Meere, doch waren die Verhandlungen bei meiner Abreise noch nicht zum Abschlusse gekommen und sind mir bis jetzt keine weiteren Nachrichten darüber zugekommen.

Auf die Länge der Zeit wird sich übrigens auch Persien dem Fortschritte nicht verschliessen können. Schon hat die Türkei mit dem Bau der Bahnen begonnen, welche, Kleinasien und Mesopotamien durchschneidend, den Tigris erreichen und dort den Anschluss an eine durch Persien nach Indien führende Linie finden soll. Ich gehe dabei von der Ansicht aus, dass die Türkei ihre Mitwirkung nicht allein zu der in England geplanten und vorzüglich englischen Interessen dienstbaren Bahn von einem syrischen Hafenplatze nach Bagdad bieten, sondern alles daran wenden wird, damit die grosse, Europa mit Indien verbindende Schienenstrasse die reichen Bodenschätze ihrer asiatischen Besitzungen dem Verkehre erschliesset.

Diesem Beispiele wird dann auch Persien nicht widerstehen können; es wird trachten müssen, seine productiven nordwestlichen Provinzen, vor allem aber Täbris und das reiche Becken des Urmia-Sees mit jener Bahn in Verbindung zu bringen, um der Isolirung zu entgehen, die sonst seine besten Kräfte verkümmern machen würde.

So sehe ich trotz der Ungunst der Gegenwart für jene einst so reichen und gewerbflüssigen Länder in nicht allzu ferner Zeit wieder eine bessere Zukunft winken und diese muss der vorausblickende Handelspolitiker im Auge behalten, wenn er die Frage in Erwägung zieht, welche Wichtigkeit der persische Markt für den österreichisch-ungarischen Handel hat.

Gegenwärtig sind unsere Verbindungen mit diesem Markte allerdings noch sehr unbedeutend. Seit im Jahre 1871 das grosse englische Haus Ralley sich von dem europäisch-persischen Export- und Importhandel zurückgezogen hat, befindet sich derselbe in den Händen des in Manchester etablirten Schweizer Hauses Ziegler & Comp., das ein grosses Handelstablissement in Täbris und eine Filiale in Rescht besitzt. Mit ihm concurrirt das in Constantinopel etablirte griechische Haus Suwadjioglu und ausserdem vermitteln jenen Handel eine Reihe griechischer Commissionäre, welche für fremde Rechnung Geschäfte mit Frankreich, England und Constantinopel machen.

In Täbris, ja in ganz Persien besteht bis jetzt nicht eine einzige österreichisch-ungarische Firma; der directe Handel mit Oesterreich-Ungarn ist sehr gering, da fast alle von dort stammenden Waaren von in Constantinopel etablirten Zwischenhändlern bezogen werden.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass viele Artikel, die jetzt aus England, Frankreich und Russland in Persien eingeführt werden, ebenso gut und billiger von unseren Fabriken geliefert werden könnten, doch ist nicht zu erwarten, dass der persische Käufer die österreichisch-ungarische Waare suche, sondern diese muss vielmehr trachten, den persischen Käufer zu gewinnen.

Das bei uns immer mehr sich fühlbar machende Bedürfniss, für die vermehrte Production ein erweitertes Absatzgebiet zu erobern, wird hoffentlich unsere Industriellen dazu bringen, auch dem persischen Markte eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, sich mit den Bedürfnissen desselben durch Entsendung eigener Handlungsreisender vertraut zu machen und durch Gründung von Commissionsgeschäften die Anbahnung eines directen Waarenanstaushes zu beschleunigen.

Bei Erörterung der Frage, welche Richtung nach Ausbau der Bahn zwischen Poti und Tiflis der Transit von Europa nach Persien nehmen werde, erscheint es angezeigt, auch einen Blick auf die kaukasische Route zu werfen und zu sehen, welche

Lage daselbst dem Handel von Russland geschaffen wurde, das seit Jahren bemüht ist, den europäisch-persischen Transit der Türkei zu entfremden und auf sein eigenes Gebiet abzulenken.

Die Gegend zwischen Täbris und Dschulfa, dem am Araxes gelegenen russisch-persischen Grenzorte, hat durchschnittlich einen so ebenen Charakter, dass, obwohl auf dieser Strecke noch keine Fahrstrasse existirt, dennoch nicht allzu schwere Waaren mittels eigener Leiterwagen (fourgons) auf derselben transportirt werden. Ich selbst legte diesen Weg in 3 Tagen per Achse zurück, indem ich am 16. Juli von Täbris abfuhr und am 18. Abends in Dschulfa eintraf.

Keine Brücke verbindet das persische und russische Ufer des Araxes; grosse Boote vermitteln den Verkehr, und im Frühjahr, wenn der auf den Bergen schmelzende Schnee die Wasser des Flusses höher schwellen macht, müssen auch die Lastthiere, die sonst das Strombett durchwaten, zu Schiff hinüber befördert werden, was nur bei sehr ruhigem Wetter geschehen kann.

Von Dschulfa bis Tiflis führt eine fast durchgehends sehr gut angelegte Chaussée, auf welcher zur Beförderung der Reisenden ein regelmässiger Postdienst eingerichtet ist. Der Waarentransport per Achse hat auf dieser Strecke keine Schwierigkeit, doch ist er bisher noch nicht im Gange, sondern werden die meisten Waaren auch zwischen Tiflis und Täbris noch mittels Karavannen befördert, und zwar nimmt dieser Transport durchschnittlich 25—30 Tage, im Winter auch noch mehr in Anspruch.

Die Eisenbahn von Tiflis nach Poti ist zwar noch nicht dem Verkehr übergeben, sondern bis jetzt nur die Strecke zwischen Poti und Kurelski am Fusse des Suram-Gebirges im Betriebe, binnen wenigen Wochen dürfte aber die ganze Linie eröffnet werden und die in Poti anlangenden Waaren sodann in einem Tage nach Tiflis transportirt werden, wodurch sich die Dauer der Güterbeförderung zwischen Poti und Täbris, die gegenwärtig noch 45—50 Tage beträgt, auf 30—35 Tage reduciren wird.

Thut die Türkei nichts, um auch ihrerseits den Transport zwischen Trapezunt und Täbris zu beschleunigen, so ist nach Eröffnung der Bahn Poti-Tiflis der persische Transit zum grössten Theil für sie verloren. Gegenwärtig brauchen die Caravannen, um die Strecke zwischen Trapezunt und Täbris zurückzulegen, im Sommer 40—45, im Winter 55—60 Tage. Der Kostenpreis schwankt zwischen 80—120 Piaster, während er auf der Strecke Poti-Täbris jetzt ungefähr 90 Piaster per Zoll-Centner beträgt, nach Eröffnung der Bahn aber sicherlich auf 80 Piaster sich herabmindern wird.

Uebrigens bietet die Linie Constantinopel-Poti-Täbris den Vortheil fixer Frachtsätze, da die russische Dampfschiffahrtsgesellschaft die Beförderung der Waaren bis nach Täbris besorgt; auch unterliegt der Transit im Kaukasus keinem Durchgangszoll, während die Türkei noch immer einen solchen mit 1% aufrecht hält.

Organisirung des Waarentransports per Achse von Trapezunt bis an die persische Grenze, Aufhebung des Transitzolls, möglichste Vereinfachung des Zollverfahrens wären die Mittel, mit welchen die Türkei die russische Concurrenz wirksam bekämpfen könnte, denn bei gleichen Kosten und nur wenig längerer Transportdauer würden die persischen Handelsleute immer noch der türkischen Route den Vorzug geben, an die sie sich durch so lange Jahre gewöhnt haben. So aber wie die Dinge jetzt stehen, und nachdem nicht einmal hinlängliche Sicherheit auf der Strecke zwischen Erzerum und Bajezid herrscht, sondern zeitweilig noch immer Raubanfälle daselbst vorkommen, dürfte sich der europäisch-persische Transit in Zukunft immer mehr der Linie Poti-Tiflis-Täbris zuwenden.

Ein grosser Uebelstand auf dieser Linie ist es allerdings, dass die Austreibungen Russlands, die schlechte, nur für kleine Dampfschiffe zugängliche Rhede von Poti zu einem sicheren Hafen umzugestalten, bis jetzt zu keinem Resultate geführt haben. Man hofft übrigens noch immer auf ein schliessliches Gelingen der Arbeiten, für deren Ausführung Seitens der Regierung neuerdings grosse Summen bewilligt wurden.

Die Handelswelt von Tiflis zeigt sich von den besten Hoffnungen belebt. Man rüstet sich da, die Vortheile auszunützen, welche die durch die Bahn Poti-Tiflis geschaffene rasche Verbindung mit den Häfen des Schwarzen Meeres in Aussicht stellt. Deutscher Gewerbfleiß hat Tiflis zu rascher Blüte verholfen, deutscher Unternehmungsgeist beutet die Bergwerke des Landes aus und ist bemüht, auf dem Gebiete des Ackerbaues und der Industrie den Russen mit rühriger Thätigkeit voranzugehen.

Die Eisenbahn soll von Tiflis bis an das Kaspische Meer verlängert werden und dereinst im Zusammenhange mit den dieses Meer befahrenden Dampfschiffen den Weg bis ins Innerste Asiens erschliessen. Wichtige Veränderungen bereiten sich dadurch im Welthandel vor, welchen Oesterreich-Ungarn seine volle Aufmerksamkeit zuwenden muss, um darans Nutzen zu ziehen; denn es ist berufen, in der über Tiflis sich eröffnenden Verbindung mit dem Osten ein Mittel zur Ausbreitung und Vermehrung seines Handels zu suchen.

Notizen über den Handel von Japan.

Yokohama. An dem Handels- und Schifffahrtsverkehre mit Japan haben verschiedene Nationen ihren Antheil, darunter die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Deutschland, die Schweiz, Frankreich, Holland u. s. w.; der Löwenantheil fällt aber auch hier, wie überall im Osten, England zn. Doch ist zu bemerken, dass das amerikanische und deutsche Handelselement in Japan sichtlich im Erstarren und Aufsteigen begriffen ist, während das englische eher einen Rückgang zeigt.

England liefert heutzutage fast noch alle Artikel des regelmässigen Imports, wenn auch häufig durch Vermittlung der Angehörigen anderer Nationen; was aber die Ausfuhr betrifft, welche zum grossen Theile für andere Gebiete als England bestimmt ist, so nimmt sie, mit Ausnahme des direct nach Amerika verschifften Thees, ihren Weg dennoch fast ausschliesslich nach London, von wo aus die Weiterbeförderung an den schliesslichen Bestimmungsort erfolgt. Der Grund liegt darin, dass der finanzielle Theil des Geschäfts ganz mit den Banken gemacht wird, welche ihren Hauptsitz zu meist in London haben.

Seinem Wesen nach war es früher ein reines Commissionsgeschäft und stand unter der Bevormundung der chinesischen Häuser, welche zuerst, von den Holländern in Nagasaki abgesehen, mittels ihrer in Japan gegründeten Filialen den diesseitigen Handel in die Hand nahmen. Bald aber entstanden selbstständige englische und andere Firmen in Japan mit directen Verbindungen in Europa und Amerika, und wurde dieser Handel, d. i. das durch Europäer und Amerikaner betriebene Import- und Export-Geschäft, nach und nach ganz unabhängig von China.

Wohl hat Japan stets einen bedeutenden Handelsaustausch mit China, welcher sich aber jetzt fast nur mehr auf die Producte dieser beiden Länder selbst beschränkt, und nicht wie früher die Ein- und Ausfuhr von und nach Europa und Amerika in sich schliesst. Dieser specifisch japanesisch-chinesische Handel liegt heutzutage grösstentheils in den Händen der chinesischen Kaufleute, welche sich seit der Eröffnung von Japan neben den andern Fremden, aber viel zahlreicher als diese, in allen offenen Häfen niedergelassen haben.

In dem Geschäfte mit Europa, Amerika und China, soweit der Handel mit letzterem Lande von Europäern und Amerikanern betrieben wird, geschieht das Verkaufen von Wechseln an die Banken an der Hand von Creditbriefen, welche die hiesigen Handelshäuser von den Banquiers zu Hause, auf welche sie ziehen, entweder als sogenannte „documentary credits“ oder als sogenannte „clean credits“ erhalten, und welche sie beim Verkaufen der betreffenden Tratten der Bank, an die sie sich hiefür

wenden, vorzeigen. Den auf Grund von „documentary credits“ ausgestellten Wechseln müssen stets die Verschiffungsdocumente der betreffenden Waarensendung (Thee, Seide n. s. w.) angehängt werden und dienen dieselben dem jeweiligen Eigentümer des Wechsels bis zu dessen Zahlung als Sicherheit. Diese Anfügung von Documenten entfällt jedoch bei den auf Grund von „clean credits“ ausgestellten Wechseln.

Wenige hiesige Handelshäuser arbeiten nur ausschliesslich in Commission, die meisten nebstdem auch auf eigene Rechnung.

An Commission wird gerechnet: für Einkauf von Rohseide $2\frac{1}{2}$ pCt. und dazu noch 1 pCt. für Inspection; für Verkauf von Manufacturwaaren 5 pCt. und dazu 1 pCt. für die Rimesse.

Die Geschäfte mit den Japanern werden gegen „baar“ abgeschlossen, sowohl im Kaufen als im Verkanfen. Tanschgeschäfte sind jetzt nur selten.

Es gilt als unvorsichtig, den Japanern Credit zu gewähren, indem dieselben bei vorkommenden Verlusten oft die Zahlung verweigern und es dann äusserst schwer fällt, sie durch die Behörden zur Einhaltung ihrer Verpflichtung zu zwingen. Vorschüsse werden ihnen nur gegen Leistung von Pfandsicherheit gewährt.

Eine Ausnahme von dieser Regel wurde früher zu Gunsten der Daimios (Lebensfürsten, erbliche Statthalter) gemacht, gewöhnlich aber nur gegen Garantie der Centralregierung.

Die Zinsen von $1\frac{1}{2}$ bis 4 pCt. pr. Monat waren übrigens so verlockend, dass manche fremde Handelshäuser, mit Vernachlässigung des eigentlichen Handelsbetriebes, sich fast ausschliesslich auf das Darlehensgeschäft warfen. Mit der Abschaffung des Feudalwesens hat jedoch dieses Geschäft, wobei maneha mit fremdem Capital arbeitende Haus ein bedeutendes Vermögen gemacht hat, der Hauptsache nach aufgehört.

Der übliche Münzfuss im Verkehre der Fremden mit Japanern ist der mexicanische Dollar, oder der diesem im Werthe gleichstehende „Rio“. Das übliche Handelsgewicht ist der chinesische Picul, gleich $133\frac{1}{2}$ Pfund englisch. Die Maasse sind die englischen.

Ein fuhr. Seit die Bevormundung des japanesischen Handels durch die chinesischen Häuser anhierte, hat die regelmässige Einfuhr europäischer Fabricate rasch zugenommen. Sie besteht gegenwärtig hauptsächlich aus Erzeugnissen der Textilindustrie.

Der Verbrauch von Baumwollmanufakten war zur Zeit der Eröffnung von Japan ganz unbedeutend, und beschränkte sich selbstverständlich auf das Wenige, was aus dem in Japan selbst gezogeneu spärlichen Rohstoffe producirt werden konnte. Schafwolle fehlte ganz. Hoch und Niedrig kleidete sich damals hauptsächlich in Seide.

Als aber die Fremden in's Land kamen und für dieses letztere Erzeugniss Preise zu zahlen angingen, welche zu dessen früherem Werthe in Japan selbst ausser allem Verhältnisse standen, wurde dasselbe dem einheimischen Consum mehr und mehr entzogen. Im nämlichen Verhältnisse aber entstand gleichzeitig eine Nachfrage für die billigeren fremden Gewebe.

Diese Nachfrage umfasste Baumwollen- und Wollenstoffe, in der That Alles, was nur immer von billigen Geweben auf den Markt gebracht wurde. In der ersten Zeit nach Eröffnung von Japan liess sich jeder textile Artikel, der eingeführt wurde, mit Nutzen verkaufen.

Solche Erfolge, welche Japan zu einem Handels-Eldorado stempelten, weckten aber sehr bald eine übermässige Conenrenz und verursachten eine Ueberführung des Marktes.

Angesichts der einströmenden, die Consumtionsfähigkeit des Landes weit übersteigenden Warenmenge konnten nunmehr die Japaner sich wählerisch zeigen, und sie angingen an, sich ausschliesslich auf Specialitäten ihres augenblicklichen, übrigens auch rasch wechselnden Geschmackes zu werfen, während andere Artikel, die früher

wichtig gewesen waren, ganz unverkündlich wurden und mit bedeutendem Verluste vom Markte zurückgezogen werden mussten.

Am schlimmsten erging es hierbei den Importeuren von Schafwoll- und Mode-Artikeln, welche Waaren sich gegenseitig vom Markte verdrängten, bis nach und nach ein gewisser stetiger Geschmack sich herausbilden konnte.

Dagegen nahmen baumwollene Artikel frühzeitig eine festere Stellung ein, und einige derselben, wie Grey Shirts, Baumwollgarne u. a., erlangten mehr und mehr den Charakter von Stapelartikeln.

Uebrigens geht nach wie vor der Importhandel mit dem Exporthandel, besonders was Seide betrifft, Hand in Hand, so dass das Gedeihen des Manufacturemarkts hauptsächlich von jenem des Exportgeschäfts abhängt.

Freilich wohl standen aber der natürlichen Entwicklung dieses Markts in den letzten Jahren bedeutende Hindernisse entgegen, wie namentlich: der Bürgerkrieg, die in steter Wandlung begriffenen politischen Verhältnisse, die unregelmäßige Finanzwirtschaft, die chaotischen Geld- und Valutenverhältnisse, mehrere Missernten und in Folge dessen eine tiefe Erschütterung des allgemeinen Wohlstandes. Alles diess hat das natürliche Wechselverhältniss von Ein- und Ausfuhr gestört. Dennoch ist zu constatiren, dass der Manufacturwaarenhandel auch in den letzten Jahren Fortschritte gemacht hat.

In der Jahrescampagne für Manufacturwaaren sind zwei Abschnitte zu unterscheiden: die Wintersaison von August bis Januar, und die Sommersaison von Februar bis Juli. Während der ersteren wird das grösste Geschäft gemacht. Diess hat seinen Grund darin, dass im August und September die Ernten reifen und zu dieser Zeit auch die neue Seide und der neue Thee auf den Markt kommen, so dass also die Japaner mit dem für ihre Producte gelösten Gelde die Mittel erhalten, die fremden Erzeugnisse zu bezahlen. Daher sollten auch Verschiffungen aus Europa in der Zeit von August bis Januar geringer sein, als von Februar bis Juli, indem diese letzteren Monate in die gute Verkaufssaison fallen.

Der bemerkte Unterschied gilt aber insbesondere für Wollenwaaren und sollten von diesen keine Verschiffungen später als im Juli gemacht werden.

Neu in diesen Handel Eintretende hätten sich übrigens hauptsächlich an solche Artikel zu halten, welche einen ersten Marktwert haben; denn in jenen, wozu nur eine gelegentliche Nachfrage besteht und die nur in geringen Quantitäten abgesetzt zu werden pflegen, wird der Markt leicht überführt; sie bleiben oft Jahrelang unverkäuflich am Lager und lassen gewöhnlich Verlust. Was aber die Einführung ganz neuer Artikel betrifft, so ist der Versuch damit Niemanden anzurathen, der nicht die japanischen Marktverhältnisse von Grund aus kennt, und daher nicht im Stande ist, alle jene Routine und Vorsicht zur Anwendung zu bringen, womit allein ein günstiger Erfolg erzielt werden kann.

Ferner ist zu bemerken, dass für Japan im Allgemeinen eine Waare von geringer oder mittlerer Qualität am besten passt, und dass feinere Sorten weder gewürdigt noch bezahlt werden.

Folgendes ist eine Uebersicht der gegenwärtig in Japan importirten Waaren.

Baumwollwaaren.

Grey Shirts, rohe Baumwolltücher, einer der wichtigsten Artikel. Was die Japaner davon nicht roh verbrauchen, wird von ihnen gefärbt und bedruckt.

Die in dieser Einfuhr üblichen Qualitäten sind Stücke von 7, $8\frac{1}{4}$, und 9 Pfd. englisches Gewicht; die beiden ersteren Qualitäten sind 39 engl. Zoll breit und $38\frac{1}{2}$ bis 39 Yards lang; die letztere von gleicher Länge, aber 44 Zoll breit. Die am meisten

consumirte Sorte ist die 8¼ pföge. Das beste Verhältniss einer Sendung ist 60 pCt. 8¼ Pfd., 25 pCt. 7 Pfd. und 15 pCt. 9 Pfd. Es ist dabei besonders auf schöne lichte Farbe zu sehen, da die Japaner hauptsächlich darnach urtheilen. Bei der Absendung muss auch auf eine entsprechende Condition der Waare alle Aufmerksamkeit verwendet werden, denn es ist häufig vorgekommen, dass die Waare in Folge schlechter, zur Stärkung verwendeter Materialien verdorben ankam, indem jene Materialien auf der langen Seereise in Gährung übergingen und das Gewebe zerfressen. Die so beschädigten Gewebe nennt man hier „mildewed“.

Die Verpackung geschieht in gepressten Ballen à 50 Stück. Die Ablieferungen betragen in Yokohama im Jahre 1867 429.815 Stück und in 1870 476.267 Stück.

White Shirtings, weisse gestärkte Baumwolltücher, finden nur mässigen Absatz. Die currentesten Qualitäten sind $\frac{65}{100}$ Reeds (Fadenzahl pr. engl. Zoll) und $\frac{67}{72}$ reeds, alle 36 engl. Zoll breit und 40 Yards lang. Die Verpackung geschieht zu je 50 Stück in Kisten mit Blecheinlage. Im Jahre 1870 betragen die Ablieferungen nur 4500 St.

T-Cloth, rohe Baumwolltücher, aber viel schwerer gestärkt wie Grey Shirtings. Den Japanern passt diese Waare nicht sehr, wogegen dieselbe in China in grosser Gunst steht. Die in Japan gangbarste Qualität sind die Mexicans, welche in 6 bis 7 Pfd.-Stücken eingeführt werden. Die Ablieferungen in Yokohama betragen 1867 10.270 St., 1870 26.620 St.

Grey Drills. Auch dieser Artikel erfreut sich in Japan keineswegs der Beliebtheit, die er in China besitzt. Die gangbaren Masse sind: 30 engl. Zoll Breite, 40 Yards Länge, oder 30 Zoll Breite, 30 Yards Länge. Die Ablieferungen in Yokohama betragen 1867 4250 St., 1870 nur 500 St.

Bedruckte Taschentücher finden nur kleinen Absatz. Die Japaner bedienen sich derselben, um Briefe darein zu wickeln. Die Waare ist am besten von ganz geringer Qualität, doch müssen die Muster gut gewählt sein. Die Tücher messen 30 Zoll im Quadrat und werden in Stücken von Einem Dutzend zu 50 Stück pr. Kiste verpackt.

Brocades und Spots, Baumwollstoffe mit Blumen und Mustern. Die Waare ist sehr stark appretirt, ohne Glanz, entweder nur weiss oder gefärbt; in letzterem Falle ist das beliebteste Sortiment zu 50 Stück pr. Kiste: violett 7, indigoblau 10, grau 10, schwarz 3, hellblau 10, orange 7, rosa 3.

Die Waare soll 36 Zoll breit und 40 Yards lang sein. Die Verpackung geschieht zu je 50 Stück in Kisten mit Blecheinlagen. Das beste Verhältniss einer Sendung von weissen und gefärbten Brocades ist 1 zu 4. Die Ablieferungen zu Yokohama betragen im Jahre 1867 26.500 St., in 1870 nur 4850 St.

Prints, bedruckte Baumwollstoffe, auch Chinz genannt. Dieser Artikel war früher von sehr grosser Bedeutung. Die Ablieferungen betragen in 1865 65.000 St., aber in 1870 nur mehr 18.750 St. Der Grund dieses Rückschrittes ist, dass die Japaner im Allgemeinen billiger drucken und die Muster ganz nach ihrem Geschmack anfertigen können, daher mehr auf die rohen Baumwollstoffe reflectiren. Früher wurde viel schlechte Waare aus China eingeführt und der Markt dadurch noch mehr verdorben. Die Waare soll keinen Glanz haben, auch ist in der Wahl der Muster die grösste Vorsicht erforderlich. Der beliebteste Grund ist dunkelbraun und die beliebtesten Dessains kleine Blumen und Verzierungen. Die Waare soll 30 engl. Zoll breit und 24 Yards lang sein. Die Farben brauchen nicht ganz echt zu sein, müssen aber schön und scharf gedruckt werden.

Turkey Reds, türkischroth gefärbte Baumwolltücher. Es kommt bei dieser Waare sehr auf die Nuance der rothen Farbe an. Eine hellere Färbung ist die belie-

teste und wird immer 1 bis 2 Cents pr. Pfd. mehr dafür bezahlt als für die dunklere. Es werden sehr verschiedene Qualitäten eingeführt, welche sich nach dem Gewichte pr. Stück unterscheiden.

Die gewöhnlichen Gewichte sind: $2\frac{1}{4}$ Pfd. engl., $2\frac{1}{2}$ Pfd., $2\frac{3}{4}$ Pfd., 3 Pfd. und $3\frac{1}{4}$ Pfd. pr. Stück von 31 bis 32 engl. Zoll Breite zu 24 Yards Länge.

Die Verpackung geschieht zu 50 Stück pr. Kiste mit Blecheinlage. Sendungen wären am besten wie folgt zu vertheilen, u. zw.:

für die Sommermonate: 50 pCt. $2\frac{1}{2}$, 20 pCt. $2\frac{1}{4}$, 30 pCt. $2\frac{3}{4}$ Pfd.

für die Wintermonate: 50 pCt. $2\frac{3}{4}$, 20 pCt. $2\frac{1}{2}$, 20 pCt. 3, 10 pCt. $3\frac{1}{4}$ Pfd.

Stücke zu $3\frac{1}{4}$ Pfd. sind hier nicht beliebt. Die Ablieferungen loco Yokohama betragen 1867 41.500 St., 1870 25.000 St.

Velvets, Baumwollsamme, werden nur in schwarzer Farbe eingeführt; man hat es zwar auch mit andern Farben versucht, jedoch ohne Erfolg. Die Waare soll 22 engl. Zoll breit, 35 Yards lang sein. Auf ein schönes Schwarz muss besonders gesehen werden. Verpackung zu 50 St. pr. Kiste mit Blecheinlagen. Dieser Artikel wird zu Frauengürteln und Schnhbesätzen verwendet. Die Ablieferungen betragen loco Yokohama 1867 29.580 St., 1870 24.450 St.

Victoria Lawns und Cambrics, weisse Baumwollmousselines, werden in kleinen Quantitäten verkauft, u. zw. nur im Sommer. Der Preis variirt sehr, je nach der Qualität. Die Waare misst 42 engl. Zoll in der Breite zu 12 Yards Länge.

Taffachellassen waren vor einigen Jahren von sehr grosser Bedeutung, ja wohl gar der bedeutendste Artikel am Markte. In den letzten Jahren verloren sie jedoch in der Gunst der Japaner, obsonen sie noch immer eine der ersten Stellen unter den Importen spielen. Die Ablieferungen zu Yokohama betragen im Jahre 1865 173.250 St., in 1867 140.350 St., in 1870 nur mehr 72.650 St. Dieser Artikel wird hauptsächlich aus der Schweiz bezogen und ist ein Gewebe mit gestreiften Mustern. Die Grundfarbe ist meist indigoblau. Die Zettelfäden sind doppelt, die Eintragsfäden einfach. Man importirt diese Waare auch mit doppelten Eintragsfäden, allein die Differenz im Fabricationspreise wird hier nicht bezahlt. Im Zettel sollen 21 Fäden, im Eintrag 23 Fäden auf $\frac{1}{4}$ französischen Zoll gehen.

Die beliebtesten Muster sind ganz feine Streifen von schwarzer, brauner, gelber u. a. Farbe; da aber der Geschmack der Japaner sich von Saison zu Saison ändert, so ist es für den europäischen Fabricanten schwierig, ihnen hierin zu folgen. Hier und da werden carrirte Muster eingeführt, finden aber nur wenig Beifall. Die Waare misst 42 bis 43 engl. Zoll in der Breite und 12 Yards in der Länge. Sie darf durchaus keine Leiste haben, sondern der Dessenin hört ganz willkürlich auf, wenn die nöthige Breite hergestellt ist. Dieser Artikel ist nur in der Wintersaison verkäuflich. Die Verpackung geschieht in Kisten zu 100 Stück mit Blecheinlage.

Cotton Yarn. rohe Baumwolgarn, spielen heutzutage beiweitem die grösste Rolle im japanesischen Importhandel. Von 1867 bis 1869 haben sich die Ablieferungen verdreifacht. Andererseits ist es dem steigenden Consum von Garnen zum Theile zuzuschreiben, dass viele Stückwaaren in den letzten Jahren vernachlässigt wurden, da die Japaner sehr vortheilhaft fabriciren können.

Eine gute Mittelgattung von Garnen empfiehlt sich am besten für den japanischen Markt, besonders wenn sie von schöner weisser Farbe ist.

Es wären nur die Nummern von $1^{\frac{1}{2}}$ bis $2^{\frac{1}{2}}$, von $2^{\frac{1}{2}}$ bis $3^{\frac{1}{2}}$ und $3^{\frac{1}{2}}$ bis $4^{\frac{1}{2}}$ anzurathen. Am vortheilhaftesten scheint folgende Proportion: Nr. $1^{\frac{1}{2}}$ — 40 pCt., Nr. $2^{\frac{1}{2}}$ — 45 pCt., Nr. $2^{\frac{1}{2}}$ — 15 pCt., u. zw.: Nr. 16 — 5 pCt., Nr. 18 — 6 pCt., Nr. 20 — 20 pCt., Nr. 22 — 4 pCt., Nr. 24 — 5 pCt., Nr. 28 — 5 pCt., Nr. 30 — 22 pCt., Nr. 32 — 18 pCt., Nr. 38 — 3 pCt., Nr. 40 — 7 pCt., Nr. 42 — 5 pCt.

Die Waare wird in gut gepresste Ballen von 400 engl. Pfd. verpackt.

Wollen- und Halbwollenwaren.

Derlei Artikel sind nur in der Wintersaison verkäuflich; die meisten derselben sind von geringerer Bedeutung, als nach der Gunst, die sie geniessen, zu vermuthen wäre. Sie sind für die Masse des Volkes eben zu theuer.

Camlets, ein schwereres Wollengewebe, spielten in früheren Jahren die grösste Rolle unter den Wollenartikeln; sie wurden von den besseren Ständen als Mäntel verwendet, sind aber jetzt ganz unbedeutend, da sie von andern Artikeln aus dem Markte verdrängt wurden, besonders von Mousselines de laine und Tüchern. Bei mässigen Aussendungen ist jedoch dieser Artikel noch immer verkäuflich, aber nur von September bis März.

Das folgende Farben-Assortiment ist eines der beliebtesten: 5 pCt. schwarz, 50 pCt. roth, 25 pCt. indigoblan, 5 pCt. rosa, 5 pCt. orange, 5 pCt. hellblau und 5 pCt. violett. Die Stücke sollen 56 bis 58 Yards lang und 31 engl. Zoll breit sein. Die gangbarste Qualität ist die Marke 88. Dieselbe wird fast allein eingeführt, während zur Zeit, wo der Artikel noch wichtig war, die Marken B, BBB, SSS und S jede ihren separaten Preis hatten. Im Jahre 1867 betrug die Ablieferungen nach Yokohama noch 52.700 Stück, dagegen in 1870 nur noch 6200 St.

Union Camlets, ein halbwollener Stoff, sind nicht von grosser Bedeutung. Als Sortiment einer Sendung empfiehlt sich am besten die oben für Camlets angegebene Proportion, doch ohne Schwarz. Die Waare soll 31 engl. Zoll breit und 30 Yards lang sein.

Lastings werden neuerer Zeit nur in schwarzer Farbe eingeführt; man versuchte es wohl auch mit andern Nuanzen, jedoch ohne Erfolg. Die Waare soll 31 engl. Zoll breit und 30 Yards lang sein. Die Ablieferungen im Jahre 1867 betrug 1800 St., in 1870 2640 St. Sie werden zu 25 oder 50 St. in Blechkisten verpackt.

Lustres und Orleans, leichte halbwollene Gewebe, glatt und mit Desseins (plain und figured) im Gewebe. Eine gute Mittelwaare convenirt auch hier am besten; das Mass ist 30 engl. Zoll in der Breite zu 30 Yards Länge. Schwarz ist die einzige Farbe, die Absatz findet; sie ist das ganze Jahr hindurch verkäuflich; weiss hingegen nur in kleinen Quantitäten. Figured Lustres und Orleans sind auch an Mann zu bringen, jedoch nur in guten Mustern. Figured Lustres und Orleans werden in verschiedenen Farben eingeführt. Das beliebteste Sortiment ist: indigoblan 5 pCt., hellblau 5 pCt., violett 5 pCt., roth 5 pCt., grau 30 pCt., schwarz 20 pCt., und dunkelisenfarb 20 pCt. Die Verpackung geschieht, je zu 50 Stück, in Kisten mit Blecheinlage.

Alpaca sind das ganze Jahr verkäuflich, auch nur in Schwarz. Die Waare soll 30 engl. Zoll in 42 Yards messen. Die Ablieferungen in 1867 betrug 8290 und in 1870 8350 Stück.

Mousselines de laine, ein leichtes Wollengewebe, das bis jetzt hauptsächlich aus Frankreich importirt wurde. Deutschland führte zwar ebenfalls davon ein, doch nur in geringem Masse. Da aber während des continentalen Krieges der Export dieses Artikels aus Frankreich unmöglich war, so wurde mehr deutsches Fabricat bezogen, welches übrigens dem französischen an Schönheit des Gewebes nicht gleich ist. Man führt hier sowohl Mousseline unie als *erépée* ein; die letztere Qualität ist eine Nachahmung des bekannten japanischen *Crêpe*; man hat jedoch den oben genannten Artikel nie wirklich gut nachahmen verstanden. Mousselines de laine imprimées finden ebenfalls leichten Absatz, jedoch muss man bei Absendungen die Muster besonders gut wählen.

Alle diese drei Arten können in gleichen Verhältnissen eingeführt werden und sind zu jeder Zeit gut verkäuflich. Das Sortiment einer Sendung von Mousselines de laine unies und *erépées* wäre am besten folgendes: roth 50 pCt., violett 30 pCt., himmelblau 8 pCt., weiss 6 pCt., grau 6 pCt.; für die Wintersaison: rosa 60 pCt., violett

40 pCt. Die Grundfarbe bei Mousselines de laine imprimées sollte 50 pCt. roth und 50 pCt. violett sein. Die Verpackung geschieht in Kisten von 50 Stück. Das Mass ist 30 engl. Zoll Breite, 24 Yards Länge. Die Ablieferungen in 1870 betragen in Yokohama 4200 Stück.

Longells haben sehr im Consum abgenommen und werden meistens zu Pferde decken verwendet. Die Einfuhr umfasst 8 Pfd., 8½ Pfd., 10 Pfd. und 12 Pfd. schwere Stücke. Das beste Sortiment ist wohl: roth 60 pCt., indigoblau 20 pCt., orange 10 pCt., schwarz 10 pCt. Die Verpackung geschieht in Ballen von 20 Stück. Die Ablieferungen in Yokohama betragen in 1867 2050 St., 1870 nur 1540 St.

Tuche haben erst in den letzten Jahren Bedeutung erlangt. Früher wurden dieselben nur zu Mänteln für Leute besserer Stände gekauft. Späterhin fingen einige Prinzen an, ihre Truppen nach europäischer Art zu kleiden, und es ist kein Zweifel, dass bald sämmtliches japanesisches Militär, sowie die Polizei europäisch uniformirt sein werden. Gerade auf diesem Felde eröffnet sich der österreichisch-ungarischen Industrie die Möglichkeit eines erheblichen Absatzes in diesem Lande, umso mehr, als auch die höheren Stände und die Beamten aller Classen die europäische Tracht annehmen. Die Einfuhr von Tuchen, besonders von Militärtuchen, welche in den Farben grau, blau und schwarz bisher am beliebtesten waren, ist jedenfalls im raschen Steigen begriffen. Die bisher hauptsächlich eingeführten ordinären Tuche waren von sehr verschiedener Qualität und wurden mit 1—2½ Doll. pr. Yard gezahlt. Im Jahre 1870 wurden in Yokohama 14.490 Stück Tuche eingeführt; in 1871 hat aber dieser Import zum Mindesten das Doppelte betragen.

Blankets, wollene Decken, haben im letzten japanesischen Kriege eine grosse Rolle gespielt, und spielen sie fortwährend, da sie von Soldaten zu Mänteln verwendet werden. Preise stiegen von 50 Cents (vom Dollar) pr. Pfd. auf 1 Doll.; nach dem Kriege fielen sie jedoch auf ihren normalen Preis zurück. Die Waare findet keinen regelmässigen Absatz, muss aber gelagert werden, bis eine neue Nachfrage zur Equipirung der Truppen entsteht. Doch findet auch dieser Artikel eine immer grössere Verbreitung. Das beliebteste Sortiment ist: Stücke von 7 Pfd. 50 pCt., von 8 Pfd. 50 pCt.; für Farben: roth 60 pCt., indigoblau 30 pCt., grün 5 pCt., weiss 5 pCt. Die Waare wird pr. engl. Pfund verkauft. Die Ablieferungen im Jahre 1870 betragen 39.000 Paar. Der Ausdruck „Stück von 7 Pfd., 8 Pfd.“ bedeutet immer ein Paar Blankets, da in Japan immer zwei Blankets zusammen verkauft werden.

Ausser den oben angeführten werden noch verschiedene Manufacturwaaren von untergeordneter Bedeutung eingeführt, unter welchen gemischte baumwollene und wollene Wirkwaaren, Jacken und Hosen die wichtigsten sind. Die Preise variiren zwischen 5 und 8 Dollar per Dutzend, je nach Qualität. Kleine Aussendungen sind immer gut verkäuflich. Der Hauptbezugsort ist Deutschland.

Metalle.

Die Einfuhr von Metallen nimmt eine nicht unbedeutende Stelle im japanesischen Importhandel ein. Der vielgerühmte Metallreichtum Japans ist bis jetzt in merkbarer Weise noch nicht zu Tage getreten, auch sind die Nachrichten darüber nur spärlich und vag, es ist daher schwierig, sich über das Thatsächliche ein Urtheil zu bilden.

Nach dem einheimischen Metallhandel zu schliessen, scheint Kupfer am häufigsten vorzukommen, und es ist im Ganzen die Annahme berechtigt, dass auf lange Jahre hinaus für die Einfuhr von Metallen, speciell von Eisen, von der einheimischen Erzeugung nichts zu fürchten sein wird, indem die oftbesprochene und vielfach beantragte Bearbeitung der Gold-, Silber- und Eisenminen durch Europäer noch in weitem Felde liegt, die Bearbeitung durch die Einheimischen aber einen sehr geringen Erfolg haben dürfte.

Unter den in Japan eingeführten Metallen nimmt Eisen die erste Stelle ein, und zwar finden Roheisen, Nagel- und Stangeneisen, Reifeisen und Draht etc. das ganze Jahr hindurch Absatz. Bei Nageleisen, welches am meisten eingeführt wird, sind folgende Muster am beliebtesten: $\frac{1}{16}$ engl. Zoll, $\frac{1}{8}$ Zoll, $\frac{1}{4}$ Zoll, und sollte eine Sendung aus 60 pCt. $\frac{1}{16}$ Zoll, 30 pCt. $\frac{1}{8}$ Zoll und 10 pCt. $\frac{1}{4}$ Zoll bestehen. Stahl wird in sehr geringer Menge gekauft. Blechplatten finden ebenfalls Absatz und werden kistenweise verkauft. Eine Kiste enthält 144 Stück dünne Blechblätter.

Kohlen.

Dieser Brennstoff wird speciell nur für Dampfschiffe und für europäischen Gebrauch eingeführt. Die Einfuhr desselben hat durch die Bearbeitung der bedeutenden Takashima-Minen bei Nagasaki etwas gelitten; jedoch erhalten gute englische Kohlen immer noch ihren Preis, da japanesische zu schnell verbrennen und zu viel Russ machen.

Medicinen und Arzneistoffe.

Hierin wird ein ziemliches Geschäft mit den Japanern gemacht; seitdem jedoch viele europäische Apotheker sich im Lande niedergelassen haben, sind derlei Artikel mehr in ihre Hände übergegangen. Indessen wird von den Handelshäusern noch viel eingeführt und gewöhnlich mit Nutzen verkauft.

Dies sind sämtliche Waaren, welche zu dem regelmässigen Importgeschäfte von Japan gehören; alle übrigen: wie Waffen jeder Art, Dampfer etc., die den Japanern verkauft werden, müssen auf einen günstigen Absatz warten. Kommt diese Gelegenheit, die freilich oft sehr lange auf sich warten lässt, dann werden gewöhnlich sehr schöne Preise erzielt.

Die meisten Geschäfte dieser Art wurden mit der Regierung und den Prinzen gemacht. Da die letztern jedoch keine Landeshoheit mehr besitzen und überhaupt von der Stellung mächtiger Lehensfürsten in die eines gewöhnlichen Hofadels übergetreten sind, so haben in neuerer Zeit die eben angedeuteten, so wie alle andern Geschäfte, welche die fremden Handelshäuser mit ihnen abzuschliessen pflegten, vorläufig ihr Ende erreicht.

Ausser dem regelmässigen und gelegentlichen Vertriebe, womit sich Europäer und Amerikaner befassen, werden noch Zucker, Reis, Baumwolle etc. aus China, Cochinchina, Siam und dem malayischen Archipel hauptsächlich durch chinesische Kaufleute, aber auch durch andere Fremde, besonders was den Artikel Reis betrifft, importirt. Diese Einfuhr ist von sehr grosser Bedeutung.

Von Zucker gibt es mehrere Arten, nämlich: Weiss Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3, 6—8 Doll. pr. Picul werth; dann Braun aus Formosa, Canton und Swatow, 4—4 $\frac{1}{2}$ Doll. werth; endlich Schwarz, etwa 4 Doll. werth, loco Yokohama. Im Jahre 1870 wurden nicht weniger als 492.450 Piculs im Gesamtwerthe von 2,606.875 Doll. eingeführt.

Baumwolle wird aus China eingeführt, und der Handel damit erreicht in Jahren, wo die Baumwolle in Japan selbst missrät, eine grosse Ausdehnung.

Reis ist je nach dem Ergebnisse der japanischen Ernte entweder sehr schwer zu verkaufen, oder aber, wie z. B. in 1870, geradezu der Hauptartikel der Einfuhr, indem Reis ein vorzügliches Nahrungsmittel der Japaner bildet. Derselbe wird hauptsächlich aus Saigon, theilweise auch aus Siam nach Japan gebracht.

Was endlich die mannigfaltigen Artikel betrifft, welche für den Gebrauch der hier lebenden Europäer eingeführt werden, so sind sie ihrem Handelswerthe nach zu unbedeutend, um einzeln besprochen zu werden. Mit diesen Artikeln befassen sich die sog. Storekeepers, von welchen einige, die ihr Geschäft gut verstehen, immerhin mit grossem Profit arbeiten.

Ansfuhr. Im Exporthandel Japans steht die Ausfuhr von Rohseide obenan. Die quantitative Ansfuhr dieses Artikels hat seit der Eröffnung von Japan bis heute keine Fortschritte gemacht, trotz der von Jahr zu Jahr erhöhten Preise, welche die Fremden dafür zahlten. Ja, in der Saison 1862—1863 betrug diese Ausfuhr etwa 10.500 Ballen mehr als in spätern Jahren. Man erklärt sich diess daraus, dass die Japaner gleich Anfangs alle Seide, die sie entbehren konnten, an den Markt brachten, so dass der grösste Theil der Production des Landes ausgeführt wurde.

In der Saison 1862—1863 konnte die Ausfuhr auch aus dem Grunde grösser sein, weil damals noch ältere Vorräthe vorhanden waren, was, seit die Fremden so gierig Alles aufkauften, nicht mehr der Fall sein konnte. Die Japaner behaupten, dass sie nun nicht mehr als 4000 bis 5000 Ballen für den eigenen Gebrauch im Lande behalten, und dass dieses Quantum, zu der exportirten Menge hinzugeschlagen, die ganze Production repräsentire. Die proportionelle Verbrauchsmenge von fremdländischen Manufacturwaaren und die erhöhten Preise, welche im Innern selbst für Seide gezahlten, bestätigen diess vollkommen.

Bevor die Fremden nach Japan kamen, kostete ein japanesisches Seidenkleid 1.50 Dollar, während es gegenwärtig mit 7 Doll. bezahlt wird. Andererseits ist es einleuchtend, dass die Japaner so viel als nur immer möglich von diesem kostbaren Artikel an die Fremden zu verkaufen fortfahren, indem der Preis von dem Stande, der sie Anfangs so gelockt hatte, nämlich 450 Doll. pr. Picul, im Laufe von einigen Jahren auf 900 Doll. stieg, allerdings, um später wieder auf 800, 700 und 600 Doll. zu fallen.

Die Qualität der Seide war in den ersten Jahren sehr schön, hat aber in letzter Zeit sehr viel verloren. Die Sorten werden nach den Gegenden, aus denen sie kommen, benannt und zwar sind die seidenproducirenden Provinzen, nebst einigen kleinern, folgende: Maibash, Oshiu, Coshu und Etchizen. Das Erzeugniss der erstgenannten Provinz galt als das werthvollste und wurde im Verhältniss theurer bezahlt; ihm folgt im Werthe Oshiu, dann Coshu, Etchizen u. s. w.

In der Saison 1862—1863 wurden 24.000 Ballen ausgeführt, darnach, aber bloss 14.000 Ballen im jährlichen Durchschnitt.

Seidenabfälle haben trotz der guten Preise, die dafür bezahlt werden, in der Ausfuhr abgenommen. Man erklärt sich diess dadurch, dass jetzt die Japaner selbst davon mehr verbrauchen wie früher, weil die Rohseide so theuer geworden ist. Es werden sowohl Cocons percés, als kurze Abfälle (ähnlich den italienischen rizzi) und lange Strengen (quasi struzzi stirati) ausgeführt. Jede dieser Arten hat noch zahlreiche Unterarten.

Bei den Cocons percés kommen manchmal bis auf 50 pCt. todte Cocons vor, nichtsdestoweniger sind sie sehr beliebt. Diese todten Cocons sind diejenigen, in welchen die Raupe durch ein Insect, „Uji“ genannt, getödtet wird, welches Insect sich dann statt der Raupe selbst durchsieht.

Seidenwurmeier sind bekanntlich auch ein sehr wichtiger Artikel, und werden von Juli an theils durch hiesige Handelshäuser, theils durch besondere, für diesen Zweck aus Europa kommende Commissionäre (Graineurs), die mit ihrer Waare selbst zurückreisen, angekauft. Die grünen Annuali-Seidenraupeneier sind die am theuersten bezahlten, während die weissen Annuali weniger gelten. Bivoltini wurden Anfangs ebenfalls gern exportirt, finden aber in neuerer Zeit kaum einen Käufer. Dieser Artikel, so wie auch Seidenabfälle sind für Oesterreich-Ungarn von Wichtigkeit und wird von beiden sowohl direct als indirect dahin exportirt.

Thee ist zum grössten Theile in den Händen der Amerikaner; diess war früher noch mehr der Fall, indem in neuerer Zeit auch einige andere Häuser sich damit

abgeben. Jedoch geht dieser Thee, zum Unterschied des chinesischen, welcher hauptsächlich nach England verschifft wird, fast ausschliesslich nach Amerika.

Vor dem Jahre 1863 war die Ausfuhr von Thee noch wenig bedeutend, und zwar brachte man denselben damals nach England, wo er jedoch keine Käufer fand und nach Amerika und Canada weiter verschifft wurde. Zu jener Zeit betrug die Ausfuhr $3\frac{1}{2}$ bis 4 Millionen Pfl. jährlich. Der grösste Theil davon wurde in gefärbten (colored) umgewandelt, im Aussehen dem chinesischen grünen Thee nicht unähnlich, aber von geringerer Qualität und Stärke.

In den Jahren 1864 und 1865, als der Bürgerkrieg in Amerika seinem Ende entgegen zu gehen schien, fingen die Verschiffungen nach New-York an, grössere Dimensionen anzunehmen; in der Saison 1866/67 waren sie bereits 5mal grösser als jene nach England. Seitdem machte die Ausfuhr dieses Artikels beständige Fortschritte. In der Saison, welche im Juni 1871 schloss, betrug die Totalausfuhr 12 Millionen Pfl.; davon wurden 10 Millionen direct nach New-York und der Rest nach San Francisco verschifft.

Der Thee wird auf den hiesigen Markt in einem nicht genug gereinigten Zustande gebracht und könnte, obwohl er in Bleikisten verpackt wird, die Secretise nicht vertragen, wenn er nicht hier noch einmal gebrannt (refined) würde. Dieses sogenannte Nachbrennen wird durch den Käufer besorgt und kostet inclusive aller Spesen, wie Assecuranz etc., ungefähr 6 Doll. pr. Pikul. Der Gewichtsverlust variirt je nach der Dauer des Processes; gewöhnlich rechnet man aber 9 pCt.

Die Qualität des Thees ist nach den Provinzen verschieden, und zwar ist der Thee aus gebirgigen Gegenden gewöhnlich der beste.

Die neue Ernte kommt schon im Monate Mai auf den Markt, jedoch dauert es bis zum Juni, bevor die Ankäufe bedeutend werden.

Auch in Bezug auf diesen Artikel gilt die Klage, dass die Qualität sich verschlechterte, und dass gute Sorten mit schlechten vermischt werden, um bessere Preise zu erzielen.

Baumwolle bildete während des amerikanischen Bürgerkrieges ebenfalls einen Gegenstand der Ausfuhr aus Japan, was jedoch nach Wiederherstellung des Friedens aufhörte. Die japanische Baumwolle ist zwar sehr rein, aber von kurzer Faser.

Tabak wird meist von Nagasaki ausgeführt und geht nach England. Die Klage ist, dass die Lieferung der Nachfrage nicht folgen könne.

Kupfer von sehr guter Qualität wird nach England ausgeführt, der Markt ist jedoch auch mit diesem Artikel nicht hinreichend versehen.

Ebenso gehen vegetabilisches Wachs und Kampfer nach England.

Ferner sind noch zu erwähnen: Kohlen, welche nach Shanghai und andern chinesischen Häfen ausgeführt werden; verschiedene Fischsorten, getrocknet und gesalzen, und essbares Seegras, welche ebenfalls nach China gehen, jedoch, mit Ausnahme des erstgenannten Artikels, fast ausschliesslich durch Vermittlung der in den offenen japanischen Häfen etablirten Chinesen.

Schiffahrt. Die Segelschiffahrt hat in Japan kein grosses Feld. Die Exportartikel dieses Landes sind werthvoll genug, um die höhere Dampfschiffsfracht leicht tragen zu können. Segelschiffe, die Ladungen hieher bringen, müssen meist in Ballast nach der Küste von China zurückkehren; hier und da eine Theefracht nach Amerika, oder Seegras und ähnliche Artikel nach China bilden die wenigen Ausnahmen.

Die Küstendampfschiffahrt Japans beschränkt sich auf die Verbindung der Häfen Yokohama, Hiogo, Nagasaki, Niigata und Hakodate, und ist nicht mehr so lucrativ wie in frühern Jahren, indem viele zum Verkaufe an die Japaner in's Land gebrachte Dampfschiffe his zum Augenblicke, wo der Verkauf abgeschlossen werden kann, gelegentliche Reisen von und nach den benannten Häfen unternehmen und die Frachten herabdrücken.

Die regelmässige Dampfschiffahrtsverbindung mit Europa und Amerika wird von folgenden Gesellschaften besorgt: Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, Messageries Maritimes, die beide den Dienst nach Europa zweimal im Monate machen, und die Pacific Mail Steam Ship Company, welche jenen mit Amerika einmal im Monate besorgt.

Der grösste Waarentransport fällt der letztgedachten Gesellschaft zu, den Messageries Maritimes der geringste. Uebrigens erhält die Pacific Mail einen bedeutenden Frachtenantheil von China, besonders in Thee. Sie macht aber bedeutende Anstrengungen, auch die Seidenfracht an sich zu ziehen, von welcher letzterem Artikel sie bisher nur einige kleinere Versuchsendungen erhielt. Dagegen wird die kaufmännische Briefpost nicht bloss nach Amerika, sondern auch nach Europa hauptsächlich durch die Pacific Mail besorgt, und ist diess leicht begreiflich, wenn man bedenkt, dass Briefe, welche z. B. am 13. Juni mit der Peninsular and Oriental von hier abgeschickt wurden, erst am 6. August in London ankamen, während Briefe, die mit der Pacific Mail am 23. Juni abgingen, in London schon am 1. August anlangten.

Sollte die Pacific Mail ihre Dampfer zweimal im Monate laufen lassen, so würde der ganze Briefverkehr zwischen Japan und Europa unfehlbar diesen Weg gehen müssen.

Die Waarendampfer, welche via Suez kommen, machen gewöhnlich sehr befriedigende Reisen, Vermöge der grossen Leichtigkeit, mit welcher man nunmehr auf solchen Dampfern in verhältnissmässig kurzer Zeit und gegen billige Fracht in Yokohama und den andern offenen Häfen von Japan Waaren aus Europa erhalten kann, müssen die Zufuhren immer regelmässiger werden, und muss demnach das Geschäft dadurch in finanzieller Beziehung gewinnen. Dem steht freilich das Bedenken zur Seite, dass diese Märkte aus demselben Grunde auch leichter als in früheren Zeiten mit Waaren überführt werden können.

Personalnachrichten.

— Dem k. und k. Generalkonsul Joseph Ritter v. Schweigel wurde der Titel und Rang eines Hof- und Ministerialrathes verliehen. (Allerhöchste Entschliessung vom 26. März 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchst unterzeichnetem Diplome dem k. und k. Ministerresidenten und Generalkonsul für China, Japan und Siam, Heinrich Calleo, als Ritter des Ordens der eisernen Krone zweiter Classe den Freiherrnstand; ferner dem k. und k. Consul und Gerenten des k. und k. Generalkonsulats in Tunis, Karl Boleslawski, als Ritter des Ordens der eisernen Krone dritter Classe den Ritterstand, in Gemässheit der Ordensstatuten, allergnädigst zu verleihen geruht.

— Der k. und k. Consul in Livorno, Cesare Bulizza, hat eine Urlaubsreise angetreten und für die Dauer derselben dem dortigen kgl. niederländischen Generalkonsul, Louis Henkenfeld-Slaghek, die Leitung der Amtsgeschäfte übertragen.

— Der k. und k. Consul in Milwaukee, Moriz v. Baumbach, hat sich auf Urlaub begeben, und wird während seiner Abwesenheit Herr L. v. Baumbach das dortige Consularamt leiten.

— Auf Grund eines diesbezüglichen Antrages der k. und k. Botschaft in London hat das Ministerium des Aeusseren das Unterordnungsverhältnis der in Grossbritannien bestehenden k. und k. Consularämter untereinander und zu der k. und k. Botschaft folgendermassen festgesetzt: Das Generalkonsulat in London, das Consulat in Cardiff und das Generalkonsulat in Liverpool sind leitende, der k. und k. Botschaft unmittelbar untergeordnete Aemter.

Dem Generalkonsulate in London unterstehen die Consularämter in Hull, Birmingham, Yarmouth, Portsmouth und Ramsgate.

Dem Consulate in Cardiff unterstehen die Consularämter in Bristol, Gloucester, Falmouth, Plymouth, Swansea, Newport-Mon, Milford, Dartmouth, Penzance und St. Mary.

Dem Generalkonsulate in Liverpool unterstehen die Consularämter in Cork, Dublin, Manchester, Northshields, Glasgow, Edinburg, Waterford, Limerik, Sligo, Belfast und Londonderry.

Handels- und Industrieverhältnisse des Königreichs Sachsen im Jahre 1871.

Leipzig. Das Jahr 1871 begann mitten im französischen Kriege. Obwohl die Hoffnung vorherrschend war, dass der Ausgang desselben für Deutschland günstig sein werde, so fehlte doch noch der Maasstab für die Zeit bis zur Entscheidung und damit auch für die Opfer, welche bis dahin erforderlich sein würden.

Die Börsen, die Industrie, so weit sie nicht für den Kriegsbedarf arbeitete, der Handel, welchen auch der gestörte Dienst der Eisenbahnen beeinträchtigte, befanden sich daher in einer gedrückten Stimmung, und arbeiteten, ausserdem noch vielfach durch Mangel an den vom Kriege in Anspruch genommenen Arbeitskräften behindert, mit Vorsicht und Zurückhaltung.

Im Monate Februar (1. Februar Uebertritt der Bourbaki'schen Armee auf Schweizer Gebiet) kam aber bereits vermehrtes Leben in den Verkehr. An den Börsen begann schon die Emission neuer Werthe und allmählig bereitete sich der fast stürmische Aufschwung vor, welcher nach der eingetretenen Gewissheit eines vortheilhaften Friedens auf allen Gebieten der wirthschaftlichen Production sich entwickelte.

Das Jahr nahm den Charakter eines allseitig wetteifernden Strebens nach Geschäftserweiterung an, wie solches eben nur auf der Basis eines allgemein befestigten Vertrauens möglich ist.

Geld war und blieb flüssig, nachdem der Geldmarkt sich nicht mehr für die Bedürfnisse des Krieges in Anspruch genommen sah, und der Discout in Berlin, der auch für Sachsen massgebend ist und im Anfange der Jahrs noch 5 pCt. war, ging schon am 20. Februar auf $4\frac{1}{2}$ pCt. zurück und blieb vom 6. März an für die Dauer des ganzen Jahrs 4 pCt.

Das Königreich Sachsen, mit seiner günstigen Lage nicht blos im Mittelpunkte des deutschen, sondern des europäischen Verkehrs, mit seiner intelligenten, betriebsamen Bevölkerung, seiner vielseitigen, wichtigen Industrie, seinen theilweise zu Weltmärkten gewordenen Leipziger Messen, dann seinen geschäftlichen Beziehungen zu allen Theilen der Erde und seinem verhältnissmässigen Capitalreichtum, hat an den wirthschaftlichen Bestrebungen des Jahrs 1871 eifrig Antheil genommen.

Die Banken und Creditinstitute haben davon je nach ihren besonderen Verhältnissen ihren erspriesslichen Nutzen gezogen, am bemessensten jedoch die Zettelbanken, denen erstlich die als französische Kriegsentschädigung nach Deutschland fliessenden Summen den Gewinn dadurch schmälerten, dass sie den Zinsfuss herabdrücken halfen, und die zweitens, durch ihre Statuten von eigentlichen Speculationen ausgeschlossen, im regelmässigen Discout- und Lombardgeschäft ihre Hauptaufgabe zu suchen haben, während den Creditinstituten ein viel weiteres Feld gewinnbringender Thätigkeit sich in Gründungen der verschiedenartigsten Unternehmungen eröffnete. Die geschäftliche Thätigkeit der hauptsächlichsten dieser Institute und ihre Resultate erhellen aus folgender Zusammenstellung:

Die Sächsische Bank zu Dresden (mit Filialen in Leipzig, Chemnitz, Zittau, Meerane, Reichenbach i./V. und seit 1871 in Annaberg, Glauchau): Actiencapital 5 Mill. Thlr., Umsatz 1871 in runder Summe 592 Millionen, Dividende 10 pCt., im Jahre 1870 9 pCt.

Leipziger Bank zu Leipzig (Filiale in Dresden): Actiencapital 3 Mill. Thlr., 1871 Umsatz (nach dem revidirten Statut schloss diese Bank ihre Bücher statt ultimo Februar

1872 zum ersten Male am 31. December 1871 ab und hatte daher diesmal nur ein Rechnungsjahr von 10 Monaten) 323,785.482 Thlr., Dividende $6\frac{9}{10}$ pCt. (also pr. 10 Monat $8\frac{7}{25}$ pCt., pr. Jahr von 12 Monaten pro 1870/71 $8\frac{3}{4}$ pCt.).

Leipziger Cassenverein zu Leipzig: Actiencapital 1 Mill. Thlr., 1871 Umsatz 167,142.924 Thlr., Dividende $7\frac{1}{2}$ pCt. (pro 1870 $6\frac{3}{4}$ pCt.).

Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt zu Leipzig: Actiencapital 7 Mill. Thlr., 1871 Umsatz 418 Mill. Thlr., Dividende 11 pCt. (1870 $8\frac{1}{4}$ pCt.).

Von answärtigen Banken, welche Filiale in Leipzig haben, sind die Weimar'sche und Gera'er Bank wesentlich auf das Leipziger Geschäft basirt; über ihre Umsätze daselbst ist jedoch nichts bekannt. Die Gesamththätigkeit dieser Institute war im Jahre 1871 folgende:

Weimar'sche Bank: Actiencapital 4 Mill. Thlr., Umsatz (ohne Berücksichtigung der Cassenumsätze) 227,979.291 Thlr., Dividende 7 pCt. (pro 1870 $5\frac{1}{2}$ pCt.).

Gera'er Bank: Actiencapital $2\frac{1}{2}$ Mill. Thlr., Umsatz 175,057.636 Thlr. (ohne die Cassenumsätze), Dividende 12 pCt. (1870 $8\frac{1}{8}$ pCt.). Diese Bank hat das Glück gehabt, in der ersten Ziehung der Raab-Grazer Prämienscheine den Haupttreffer von 50.000 Thlr. zu erhalten.

Zu bankmässigen Vorschussgeschäften dienen auch die bei der k. sächsischen Landes-Lotteriedirection zu Leipzig verfügbaren Gelder.

Epoche machen wird das Jahr 1871 in der Geschichte der deutschen Industrie durch die von der politischen und wirthschaftlichen Situation begünstigte Wirkung des norddeutschen Bundes- und nunmehrigen Reichsgesetzes vom 11. Juni 1870, betreffend die Commanditgesellschaften auf Actien und Actiengesellschaften, welches den früheren Concessionszwang zu Gunsten der Freiheit ohne Weiteres beseitigte.

Eine Menge Capitalien begannen jetzt, der Erfahrung Rechnung tragend, dass gross angelegte industrielle Unternehmungen lucrative Resultate bringen, sich bei der Erweiterung bestehender und der Gründung neuer industrieller Unternehmen mit einer Bereitwilligkeit und Ausdauer zu betheiligen, wie es vorher nie der Fall war. Die Befestigung und Erweiterung der Grossindustrie macht mit Hilfe dieser Conjunction rasche und nachhaltige Fortschritte, wenn auch bei der mitunter naiven Empfänglichkeit des Publicums für verlockende Versprechungen demselben später Verluste nicht erspart bleiben werden.

In Sachsen haben im Jahre 1871 seit dem 31. März folgende hauptsächliche Erweiterungen, Gründungen und Emissionen stattgefunden:

Zu Dresden die Actiengesellschaft zur Uebernahme der Communbrauerei in Löbau, unter der Firma: „Actienbrauerei zu Löbau“ mit 250.000 Thlr.

Die Gründung der neuen „Actienbrauerei zu Gohlis“ bei Leipzig (im April) mit 250.000 Thlr. und der „ersten deutschen Unfall- und Transportversicherungs-Actiengesellschaft“ zu Dresden mit 3 Mill. Thlr. Capital, aber nur 500.000 Thlr. vorläufiger Einzahlung.

Anleihe der Stadt Chemnitz zu 5 pCt. 1 Mill. Thlr.

„Braunkohlen-Actiengesellschaft Dresden-Dux“ mit 300.000 Thlr.

Freiberger Papierfabrik zu Weissenborn mit 350.000 Thlr.

Chemnitzer Papierfabrik zu Einsiedel bei Chemnitz mit 300.000 Thlr.

Muldenthal-Papierfabrik in Freiberg (Erweiterung der früheren Papierfabrik von Schmidt & Mehner) mit 300.000 Thlr.

Königsteiner Actien-Papierfabrik (vorher Königsteiner Papierfabrik) mit 180.000 Thlr., Sitz zu Dresden.

Sächsische Creditbank in Dresden, mit 2 Mill. Thlr. (kann statutenmässig bis auf 10 Mill. erhöht werden).

Voigtländische Maschinenfabrik zu Reichenbach i./V. mit 300.000 Thlr.

Maschinen-Bandweberei zu Johannegeorgenstadt (vorher Max Unger) mit 225.000 Thlr.

Steinkohlenbauverein „Deutschland“ in Oelsnitz, Sitz in Zwickau, mit 350.000 Thlr.

Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt zu Leipzig, hypothekarisch sichergestellte 5percentige Pfandbriefe 200.000 Thlr.

Sächsische Lombard-Bank zu Dresden, Vermehrung des Actien Capitals von 400.000 auf 500.000 Thlr.

Actien-Maschinen-Stickereifabrik zu Schneeberg mit 170.000 Thlr.

Papierfabrik zu Löschnitz bei Leipzig mit 270.000 Thlr.

Sächsische Kammgarn-Spinnerei zu Harthau bei Chemnitz (vorher Solbrig) mit 680.000 Thlr.

Steinkohlenbauverein „Königsgrube-Bernsdorf mit 650.000 Thlr., Sitz in Zwickau.

Actienbrauerei zum Plauen'schen Lagerkeller mit 350.000 Thlr., Sitz in Dresden. Gersdorfer Steinkohlenbauverein mit 1 Mill. Thlr.

Niedererzgebirgischer Steinkohlenbauverein „Teutonia“ in Gersdorf mit 1,200.000 Thlr.

Chemnitzer Werkzeug-Maschinenfabrik (vormals J. Zimmermann) mit 2 Mill. Thlr. Oberlausitzer Bank zu Zittau (übernahm die dort bestandene Agentur der Weimarschen Bank) mit 1 Mill. Thlr.

„Leipziger Vereins-Bank“ in Leipzig, Actien Capital 15 Mill. Thlr., wovon zunächst 7 Mill. Thlr. ausgegeben worden sind.

Chemnitzer Bankverein in Chemnitz, übernahm die bis dahin zu Chemnitz bestandene Filiale der Weimar'schen Bank; Actien Capital 1 Mill. Thlr.

Steinkohlenbauverein „Vaterlandsgrube“ zu Oelsnitz, Sitz in Zwickau; Actien Capital 400.000 Thlr.

Sächsische Eisen-Industrie-Gesellschaft zu Pirna, Actien Capital 1,600.000 Thlr.

Sebnitzer Papierfabrik (vormals Gebrüder Just & Comp.), Actien Capital 500.000 Thlr.

Der Gesamtbetrag dieser Emissionen ist 27,025.000 Thlr.

Den Hypothekenverkehr vermitteln hauptsächlich die landständische Oberlausitzer Bank, die landwirthschaftlichen Creditvereine, dann der erbländische ritterschaftliche Creditverein und die Leipziger Hypothekenbank.

Die im Jahre 1864 von Langrand-Dumonceau gegründete „Sächsische Hypothekenbank zu Leipzig“ ist 1871 in Concurs verfallen. (Eröffnung des Concursverfahrens am 3. November 1871.)

Actiengesellschaften bestanden in Sachsen, nach einer zu Anfang des Jahres 1872 gemachten Zusammenstellung, 179 mit einem Actien Capital von 160 Millionen Thlr., wovon über die Hälfte eingezahlt war.

Dieselben vertheilten sich also: 19 Bank- und Handelsinstitute mit ca. 72 Mill. Thlr.; 10 Eisenbahngesellschaften mit 25½ Mill.; 4 Schifffahrtsgesellschaften mit 1½ Mill.; 5 Maschinenfabriken mit 6,150.000 Thlr.; 6 Versicherungsgesellschaften mit 6 Mill.; 3 Lederfabriken; 2 Tabakfabriken; 1 Silberbergwerk; 4 Baugesellschaften mit 10 Mill. Thlr.; 4 Eisen- und Stahlhüttenwerke mit 4½ Mill.; 36 Steinkohlen- und Braunkohlenwerke mit 14 Mill.; 1 Schieferbruch-Compagnie; 15 Brauereien mit 3,650.000 Thlr.; eine Presshefe- und Kornspiritsfabrik; eine Champagnerfabrik; 14 Spinnereien und Webereien mit 6 Mill.; 4 Papierfabriken mit 3,848.000 Thlr.; 8 Gasanstalten und 24 andere diverse Actiengesellschaften.

Die Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen war, von einigen Kohlenbahnen abgesehen, 159 Meilen.

Der Verkehr auf denselben hat sich in 1871 gegen das Vorjahr erheblich gesteigert, wenigleich dabei Militärtransporte mit in Rechnung kommen. Die Resultate des Betriebes waren bei den beiden Haupteisenbahn-Verwaltungen folgende:

A. Königlich-sächsische Staatsbahnen 118.1 Meile, Anlagecapital zu Ende 1871 72,020.369 Thlr., und in der Staatsverwaltung stehende 9.8 Meilen Privateisenbahnen, bei einer Einnahme von 12,169.388 Thlr. (im Vorjahre 9,744.140 Thlr.) und einer Ausgabe von 6,818.176 Thlr. eine Verzinsung des Anlagecapital's mit 6.95 pCt. (im Jahre 1870 mit 5.64 pCt.).

B. Leipzig-Dresdener Eisenbahn mit den Zweigbahnen nach Rüderau und nach Grossenhain, dann mit der Nebenlinie Borsdorf-Meissen: Anlagecapital $7\frac{1}{2}$ Mill. Thlr. in Actien, 500.000 Thlr. in Cassenscheinen, Restschuld von Anleihen zu Ende 1871 9,332.782 Thlr., in Summa 17,332.782 Thlr., bei einer Einnahme von 3,810.220 Thlr. und einer Ausgabe von 2,669.894 Thlr. eine Actien-Gesamtdividende von 19 pCt. (1870 $14\frac{1}{2}$ pCt.).

In den Besitz des Staates ist im Jahre 1871 die Löbau-Zittauer ($4\frac{1}{2}$ Meile) und die Borna-Kieritz'sche Eisenbahn (1 Meile) übergegangen.

Am 15. August wurde die $\frac{2}{10}$ Meilen lange Südläusitzer Staatsbahnstrecke von Gross-Schönau nach Warnsdorf eröffnet. Vorher schon waren die Detailvorarbeiten für die Fortsetzung der Südläusitzer Staatsbahn von Warnsdorf nach Sohland begonnen; schliesslich Pirna, wo mittelst einer neuen Elbebrücke der Anschluss an die sächsisch-böhmische Staatsbahn bewirkt wird, da der wegen Berührung böhmischen Gebietes schon 1869 mit der österreichisch-ungarischen Regierung abgeschlossene Vertrag am 28. Januar 1871 ratificirt worden war.

Der Bau der Zweigbahn von Ebersbach an der böhmischen Grenze nach Löbau (1.22 Meilen) wurde im September angefangen. Der Bahnhof bei Ebersbach wird ein gemeinschaftlicher mit der böhmischen Nordbahn, gleichwie der Bahnhof in Warnsdorf ein gemeinschaftlicher mit der Südläusitzer Staatsbahn ist.

Die im Jahre 1869 begonnene Staatsbahn von Radeberg (sächsisch-schlesische Linie) nach Kamenz (3.35 Meilen) wurde am 1. October dem Betriebe übergeben. Für die Fortsetzung von Kamenz in der Richtung auf Senftenberg zur preussischen Grenze und die Weiterführung zur Berlin-Görlitzer Eisenbahn wurden die Vorarbeiten bis zur Erwerbung des Grund und Bodens und der Inangriffnahme des Baues vollendet.

Die Berlin-Görlitzer Bahn ist bereits im Besitze der Concession zum Baue der betreffenden Strecke bis an die sächsische Grenze.

Wie im Osten, eben so wurde auch im Westen des Landes die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes gefördert und der Bau der Bahn von Chemnitz bis Borna (Leipzig) mit den Zweigbahnen Narsdorf-Rochlitz und Narsdorf-Penig (Voranschlag von zusammen $7\frac{1}{2}$ Mill. Thlr.) der Art betrieben, dass im Frühljahre 1872 die Eröffnung erfolgen konnte. Der Bau der Leipzig-Zeitzer Bahn (Concessionsinhaber die Thüringische Eisenbahngesellschaft, so weit diese Bahn auf sächsischem Gebiete liegt) ist ebenfalls im Gange.

Auch sonst wurde durch Erweiterung vieler Bahnhöfe, resp. Anlage neuer u. s. w., von Seite der Staatsbahnverwaltung dahin gewirkt, den sich fortwährend steigenden Ansprüchen des Verkehrs zu genügen.

Der Brauereibetrieb ist in Sachsen sehr bedeutend. In und bei Dresden, in Leipzig, Riesa, Grimma, Meissen, Freiberg und noch an andern Orten bestehen grössere Etablissements, welche mit Dampfkraft und allen neueren Einrichtungen ausgestattet sind und einen ausgebreiteten Absatz auch ausserhalb des Landes, zumal nach Norden, haben. Nach der Zollvereinsstatistik waren im Jahre 1870 705 gewerbliche Brauereien im Betriebe, darunter 172, welche über 1000 Centner Malz verwendeten. Die Zahl der Brauereien ist in steter Zunahme.

Im Jahre 1870 betrug der gesammte Steuerertrag von den Brauereien 466.837 Thlr. und berechnet sich danach die Menge des verarbeiteten Malzes auf 700.255 $\frac{1}{2}$ Ctr. und die Bierproduction (100—200 Quart pr. Ctr.) auf 1,050.383 Tonnen oder 43·3 Quart pr. Kopf der Bevölkerung. Dabei wird noch bayerisches Bier in nicht unbedeutender Menge, so wie böhmisches, Wiener und auch preussisches Erzeugniss eingeführt.

Die Brauerei zum Felsenkeller bei Dresden hat für das Jahr 1871 ihren Actionären 23 pCt. Dividende, die Societäts-Brauerei (Waldschlösschen bei Dresden) 12 pCt. Dividende, die Actienbrauerei zu Reisewitz, welche durch Einsturz eines Kellerumbaues grossen Nachtheil erlitten hat, immer noch 7 $\frac{1}{2}$ pCt. Dividende gewährt.

Die Champagnerfabrik zu Niederlösnitz (Dresden) hat durch den vom Kriege längere Zeit behinderten Bezug des französischen Fabricats nicht nur erhöhten Absatz (9400 Flaschen mehr als in 1870), sondern auch den Vortheil der Erwerbung neuer Kunden gehabt. Sie hat an ihre Actionäre 10 pCt. Dividende vertheilt.

Eine schwinghaft betriebene Industrie ist die Papierfabrication, welche mehr als 50 Etablissements zählt und durch Vermittelung des Papierhandels auch für den Export nach England, Russland und überseeischen Plätzen arbeitet. Der Krieg schmälerte die französische Production und Ausfuhr, so dass deutsches Papier auch stark nach Belgien, Spanien, einem Theile von Italien und der Schweiz verlangt wurde und die Erzeugung oft nur nach Monaten der Nachfrage genügen konnte.

Es war das ein reichlicher Ersatz für den durch die hohen Zölle Nordamerika's geschmälerten Absatz dahin. Die grössten Fabriksanlagen Sachsens sind jene zu Dresden, Hainsberg, Bautzen, Penig und Sebnitz. Die Preise fast aller zu dieser Fabrication erforderlichen Materialien, auch Kohlen und Arbeitslöhne, haben sich im Laufe des Jahrs 1871 wesentlich gesteigert und ist in Folge dessen auch eine Erhöhung der Papierpreise um 5—7 pCt. eingetreten.

Die einer Actiengesellschaft gehörende Thode'sche Papierfabrik zu Hainsberg hat ihren Actionären für 1871 eine Dividende von 18 pCt. abgeworfen. Kleinere Etablissements, zumal für Packpapier und Pappen, deren Absatz längere Zeit stockte, haben weniger vortheilhaft gearbeitet. Sehr begünstigt wurde dagegen die in Dresden schon zeither florierende Fabrication von photographischem Papier. Seit Paris nichts mehr lieferte, wurde sie mit Aufträgen bestürzt.

Auch für die Fabrication von Papiertapeten brachte das Jahr 1871 nach erfolgtem Friedensschlusse einen ausserordentlichen Aufschwung. In Frankreich war dieser Industriezweig, welcher namentlich in Paris stark vertreten ist, ganz in's Stocken gerathen und die deutschen Tapetenhändler mussten für das vorher aus Frankreich Bezogene im Inlande Ersatz suchen. Dazu gesellten sich auch noch Anträge vom Auslande (Russland) und die currenten Sorten bis ca. 8 Ngr. pr. Stück scheinen eine dauernde Erweiterung ihres Marktes gewonnen zu haben.

Als ein hierzulande noch junger Betriebszweig ist die Fabrication von Papierwäsche zu erwähnen, welche seit 1870 in einer Fabrik bei Leipzig, aber auch anderwärts, und wie es scheint, mit Nutzen betrieben wird.

Die in der zweiten Hälfte des Jahrs 1870 begonnene Steigerung der Preise für Rohtabak hat sich während des Jahrs 1871 behauptet und fortgesetzt.

Insbesondere wurde das Material für Cigarrenfabrication davon betroffen. Dieser Industriezweig hat im Zollvereine einen seiner Hauptsitze in Sachsen und ist in vielen grossen und noch zahlreicheren kleinen Etablissements bis zur Hausindustrie vertreten.

Von dem Drucke der Conjunction, welche im ersten Halbjahr 1870 eine Verminderung der Cigarrenfabrication herbeiführte, hat sich dieselbe in 1871 völlig erholt. Bei den fort und fort sich erhöhenden Preisen des Rohtabaks, auch der inländischen Sorten, konnten aber trotz des flotten Absatzes die entsprechenden Preiserhöhungen des Fabricats, welche auch durch die Steigerung der Löhne mitbedingte wurden, doch

nur nach und nach durchgesetzt werden, so dass mit ungleichem Nutzen gearbeitet worden ist.

Gleichwie die sächsische Cigarrenfabrication mit der Verwendung ungarischen Products im Zollverein, so viel bekannt, vorangegangen ist, so hat sie diese Verwendung auch stetig erweitert. Der besonders gut gerathene 1870er Jahrgang hat dazu viel mitgewirkt. Es ist jedoch leider nicht zu ermitteln, wie viel von dem aus Ungarn exportirten Tabak (95.814 Ctr. in 1870 und 241.131 Ctr. in 1871) nach Sachsen gelangt sein mag. Für die Brauchbarkeit spricht die gleichfalls rasche Wertherhöhung und der Umstand, dass eine Partie ungarischen Tabaks sogar vom holländischen Markte für eine sächsische Fabrik zurückgekauft worden ist.

Vom überseeischen Cigarrenmaterial sind besonders Java-Tabake beliebt, und schon in den ersten sechs Monaten 1871 war die Zufuhr ans der vorzüglichen 1870er Ernte zu rasch gesteigerten Preisen in den Consum übergegangen.

Bei dem Hauptzollamte in Leipzig allein sind im Jahre 1871 unter Zollverschluss vom Auslande 71.571 Ctr. Rohtabak und davon zum Consum 42.020 Ctr. (in 1870 waren die diesfälligen Mengen 51.825 und resp. 32.883 Ctr.) versteuert worden.

Producirt werden in Sachsen Cigarren zu einem Verkaufspreise von $7\frac{1}{2}$ —50 Thlr. pr. Mille. Die Quantität anlangend, so wird sie auf nahezu 350.000 Mille geschätzt, deren Hauptabsatzgebiet der Zollverein ist.

Die steigende Conjunctur in deutschem Tabak seit 1870 hat für das österreichisch-ungarische Erzeugniss den grossen Vortheil herbeigeführt, dass es wieder massenhaft auf nördliche Märkte gelangte und dass über dessen Verwendbarkeit zu den Zwecken der heutigen Tabakfabrication, speciell auch zu Cigarren, zahlreiche, nicht ungünstige Erfahrungen gemacht worden sind, während dieselbe vorher ziemlich allgemein bezweifelt wurde.

Andererseits haben aber auch die Tabakpflanze in Oesterreich-Ungarn nützliche Erfahrungen über den Grad der Beliebtheit ihres Products und die Eigenschaften, welche demselben noch abgehen, zu machen Gelegenheit gehabt. Die Wahrnehmung dieser Erfahrungen im Interesse der Verbesserung bei dem Anbau und der Behandlung des Tabaks ist dort sehr zu empfehlen, wo bereits eine so grossartige Cultur dieser Pflanze heimisch ist, und wo Klima und Boden deren Erweiterung und Pflege begünstigen.

Die Aufgabe bleibt jetzt, den dem ungarischen Blatte trotz mancher Schwierigkeiten in Deutschland gewonnenen Markt ausgiebig zu behaupten, was auch bei minder hohen als den gegenwärtigen abnormen Preisen lohnend genug sein wird.

Die Textil-Industrie Sachsen's, welche hauptsächlich baumwollene, wollene, leinene und gemischte Artikel liefert, begann zu Anfang des Jahrs 1871, so weit nicht für Export und Kriegsbedarf gearbeitet wurde, ziemlich ruhig. Aber schon im zweiten Monate belebte sich namentlich die Baumwollbranche.

Baumwolle war billig und ging bis Mai noch zurück, erreichte jedoch nach dem Abschlusse des Friedens mit Frankreich, welchem ein lebhafter Aufschwung des Verbrauches folgte, sehr bald wieder den Werth wie bei Beginn des Jahrs. Demungeachtet blieb dieselbe immer noch verhältnissmässig billiger als Flachs und namentlich als Schafwolle, so dass der Consum baumwollener Waare schnell wieder den früheren Umfang erlangte und die Fabrication vielfach über den Mangel an Arbeitskräften klagte.

Ganz ungewohnte Aufträge, die Lieferung von rohen Tüchern, kamen den Maschinenwebereien aus dem Elsass zu, wo man davon zum Bedrucken nicht genug erlangen konnte, um die Periode der begünstigten Einfuhr von Elsasser Fabricaten nach Frankreich möglichst auszunützen.

Die sächsische Industrie nahm an dem seit 1860 stetig anhaltenden Aufschwunge der zollvereinsländischen Baumwoll-Industrie insbesondere auch im Jahre 1871 vollen

Antheil. Dieser Aufschwung geht unter Anderem daraus hervor, dass in 1871 allein 2,336.518 Ctr. rohe Baumwolle zum Consum eingeführt worden sind, während die relativ höchste Einfuhr in der fünfjährigen Periode 1866—1870 nur 1,402.513 Ctr. gewesen ist.

Eben so ist auch die Garnproduction des Zollvereins seit 1860 im stetigen Wachsen begriffen. Bis zum genannten Jahre war die Einfuhr von Garnen im Steigen; allein obgleich der frühere Einfuhrzoll von 3 Thlr. pr. Ctr. seit dem 1. Juli 1865 auf 2 Thlr. ermässigt ist, hat sie den früheren Umfang nicht wieder erreicht, dagegen ist der Antheil, welchen die Vereinsspinnerei an der Deckung des inländischen Garnbedarfs nimmt, von 29·3 pCt. in der Periode von 1836—1840 im Jahre 1871 bereits auf 82·2 pCt. angewachsen, so dass nur 17·8 pCt. durch ausländische Garne zu decken waren.

Die Einfuhr von feinerem zweidrätigem Baumwollgarn aus Grossbritannien nach dem Zollverein war in 1871 überhaupt 405.542 Ctr. und, die Wiederausfuhr abgerechnet, 354.230 Ctr.

Der Leipziger Garnhandel bezog davon unverzollt 93.612 Ctr., und verzollte hiervon 44.865 Ctr. (9218 Ctr. mehr als in 1870).

Von der unverzollten Einfuhr geht daher ungefähr der $4\frac{1}{2}$ -Theil, von der verzollten reichlich $5\frac{1}{2}$ -Antheil durch Leipziger Hand.

Die Ausfuhr baumwollener Garne aus dem Zollverein, resp. aus Sachsen ist niemals von Belang gewesen. Am beträchtlichsten war sie 1871 nach Oesterreich, wohin 28.420 Ctr. gegangen sind (1870 31.317 Ctr. und 1869 25.371 Ctr.).

Die gesammte übrige Ausfuhr dieses Artikels im Jahre 1871 war 22.892 Ctr.

Die deutschen und mit ihnen die sächsischen Spinner verdrängten sonach die englischen Twiste mehr und mehr vom deutschen Markte.

Für baumwollene Waare ist das Jahr 1871 in allen Gattungen ein günstiges gewesen. Schon in den ersten Monaten machte sich Begehrt geltend, nach hergestelltem Frieden aber wurde derselbe mehrfach dringend sowohl für inländischen Bedarf als auch für den Export.

Bedruckte Callicos und Jaconets gingen lebhaft zu erhöhten Preisen bis in den Herbst und auch der Export nach Oesterreich, den Donauländern und der Levante war sehr befriedigend und ersetzte den früheren, jetzt fast ganz abgeschnittenen Absatz nach Polen und Russland.

Die sächsischen Weisswaaren beherrschen für gewöhnlich den vereinsländischen Markt, waren aber in 1871 auch gefragte Ausfuhrartikel; eben so baumwollene Strumpfwaaaren, und ist das geschäftliche Resultat, namentlich der zweiten Hälfte des Jahres, für diese Branche ein sehr befriedigendes gewesen. Von der vielseitig befürchteten Concurrenz der Elsasser Baumwollfabricate hat man nichts gehört.

Schafwolle war, mit Ausnahme der zu Armeetüchen, Decken und Flanellen verwendbaren, meist von geringerer Qualität und niedrig im Werthe.

Mit der für Deutschland günstigen Wendung des Krieges gingen die Preise des Artikels an, sich allgemein, wenn auch langsam, zu erhöhen. Anfangs gab mehr die Steigerung der Preise für Colonialwollen auf den Londoner Wollauktionen als lebhaft allgemeine Frage den Antrieb dazu, und noch während der Schurmärkte gelang es den Producenten nicht, ihre hohen Forderungen durchzusetzen.

Allein die Preise in England gingen auch in den späteren Wollauktionen wieder höher, und nachdem sich zur Nachfrage für Export vom Juli ab auch anhaltend lebhafter Begehrt für den Consum im Zollverein gesellte, so schloss der Artikel Ende des Jahres mit einer durchschnittlichen Werthserhöhung von 10—11 Thlrn. pr. Ctr. Den vollen Nutzen aus der Conjunctur zogen die Wollgarn-Spinnerien, welche den sich drängenden Aufträgen nur mit grosser Anstrengung folgen konnten und mit einer nach und nach auf 20—25 pCt. gebrachten Preiserhöhung gearbeitet haben.

Die Preise der englischen Wollgarne stellten sich fast noch höher, so dass sie mit- unter schwer verkäuflich wurden. Für Mohairs verminderte sich die Nachfrage; in den Garnen für Phantasie-Artikel, sowie zur Teppichfabrication traten die deutsche Concur- renz und Böhmen als erfolgreiche Mitbewerber auf.

Der Leipziger Garnhandel hat 1871 zusammen 85.099 Ctr. englische Wollgarne bezogen (1870 85.596 Ctr.) und sind davon 42.945 Ctr. (1870 43.196 Ctr.) zum Con- summ verzollt worden. Die Fabrication, vom Spinnereibetriebe an, und der Absatz wollener Waaren als: Tuche und Bukskin, wollene und halbwoollene Doublestoffe, Sommerstoffe, Damenkleiderstoffe, Kammgarnartikel, Tücher, Strümpfe und Phantasie-Artikel war seit Abschluss der Friedenspräliminarien sehr lebhaft und ungeachtet der Lohnerhöhungen und theuern Kohlenpreise meist recht lohnend.

Die Ausrüstung der Fabriken mit Maschinenwebestühlen, wo dieselben in der Woll- branche anwendbar sind, macht rasche Fortschritte.

Die Exportfähigkeit vieler schafwollener Artikel ist eine zunehmende.

Von dem Export aus Sachsen nach Nordamerika gewinnt man eine annähernde Ansicht durch die betreffenden Aufstellungen der nordamerikanischen Consulate.

Hiernach wurden im Kalenderjahre 1871 bei dem Consulate in Leipzig Exportgüter im Gesamtwerthe von 3,315.774 Doll. in Gold angemeldet, nämlich: wollene Waaren für 1,293.384 Doll., Strumpfwaa ren, baumwollene und Leinenwaaren für 282.223 Doll., Spitzen und Besatzartikel für 374.948 Doll., lederne Handschuhe für 202.352 Doll., Pelzwerk und Pelzfelle für 404.469 Doll., Bücher, Journale, Karten, Bilder, Musikalien für 243.442 Doll., musikalische und wissenschaftliche Instrumente für 208.613 Doll., Drogeriewaaren für 76.657 Doll., Menschenhaare für 71.217 Doll., Spielwaaren und Kurzwaaren für 39.148 Doll., Maschinen und Eisenwaaren für 32.403 Doll., diverse Waaren für 86.913 Doll.

Vom amerikanischen Consulate in Chemnitz wurde für seinen Bezirk in der Jahres- periode vom 1. October 1870 bis 30. September 1871 eine Ausfuhr von baumwollenen Strumpfwaa ren, baumwollenen und wollenen Handschuhen, Spitzen, Kleiderbesatz, ledernen Handschuhen, Strickgarn, Stickereien, musikalischen Instrumenten u. s. w. im Werthe von 4,500.531 Golddollar nachgewiesen.

Von dem amerikanischen Consulate in Dresden ist für seinen Bezirk und für den obigen Zeitraum die Ausfuhr von Porzellan, Glaswaaren, Spitzen und Kleiderbesatz (Posamentirwaaren), Handschuhen, musikalischen Instrumenten etc. mit einem Gesamt- werthe von 1,455.461 Golddollar angegeben worden.

Das würde nach den amtlichen Uebersichten der genannten drei nordamerikani- schen Consulate in Sachsen für ein Jahr den ungefähren Werth der Ausfuhr nach Nord- amerika mit 9,271.765 Doll. in Gold oder mit nahezu 13½ Mill. Thlr. im 30-Thaler- fuss herausstellen.

Der Handel mit rohen Häuten und Fellen zur Lederbereitung hat gegen das Vor- jahr wieder an Umfang gewonnen.

Die auf den Leipziger Markt zugeführten fremden und überseeischen Felle und Häute ergaben für 1871 eine Gesamtmenge von 49.424 Ctr. (1870 40.870 Ctr.; 1869 34.840 Ctr.). Was aus dem freien Verkehre zugeht, entzieht sich der Wahr- nehmung.

Die nach Leipzig zugeführten ca. 2000 Ballen russische, walachische u. a. Hasen- felle wurden in den letzten Monaten des Jahrs zu steigenden Preisen ziemlich geräumt und das Jahr schloss mit erhöhten Forderungen.

Der Getreide- und Productenverkehr in Sachsen gab während des Jahrs 1871 zu besonderen Wahrnehmungen keinen Anlass. In Leipzig gingen:

	pr. Eisenbahn ein	pr. Eisenbahn aus
Weizen	367.592 Ctr.	162.701 Ctr.
Roggen	675.415 "	376.749 "
Gerste	106.768 "	59.444 "
Hafer	384.708 "	192.125 "
Mais	23.334 "	19.476 "
Hülsenfrüchte	65.274 "	54.104 "
Oelsaat und Sämereien	70.463 "	53.206 "
Zusammen	1,693.554 Ctr.	917.805 Ctr.
Dagegen in 1870	1,835.702 "	1,061.992 "

Die Steigerung der Spirituspreise in der zweiten Hälfte des Jahrs war zunächst die Folge des Misserthens der Kartoffeln, woraus auf eine bevorstehende Minderproduction geschlossen wurde. Dieser Einfluss vermehrte sich, als gegen Ausgang des Jahrs Kartoffeln massenhaft und zu steigenden Preisen nach den Rheinlanden und Westphalen versendet wurden.

Die Anfangs 1871 eingetretene Erhöhung der Eingangsabgaben von Spiritus in Italien und die weitere damit verbundene Manipulation, dass von der gleichzeitig erhöhten Productionsteuer nachträglich den dortigen Spiritusfabricanten starke Rabatte zugestanden worden sind, unterbrach auch hier den gewohnten Versandt dahin. Erst im Herbst wurde derselbe auf Grund von nach Leipzig gelangten Anträgen wieder aufgenommen. In Sachsen sind 681 Brennereien im Betriebe, welche 1871 996.372 Thlr. Steuer erlegten.

Der Handel mit Farbwaaaren, Droguen und Medicinalien ist 1871 ziemlich schwunghaft betrieben worden. Einestheils war der Bedarf der Färbereien zu befriedigen, andertheils ist der Verbranch gewisser Arzneistoffe, z. B. in Folge der den Krieg überdauernden Blattern-Epidemie, ein ganz ausnahmeweiser gewesen und hatte eben so ausnahmeweise Preissteigerungen von derlei Artikeln im Gefolge. Die Zufuhr von Farbbolz in Blöcken nach Leipzig betrug 8562 Ctr. (1870 4311 Ctr.), von Indigo 556 Ctr. (1870 486 Ctr.), von anderem Färbe- und Gerbematerial 10.585 Ctr. (1870 5564 Ctr.), von anderen ausländischen Droguen, Chemikalien, Apothekerwaaren etc. 33.445 Ctr. (1870 43.353 Ctr.).

Im Colonialwaarenhandel war Kaffee ein besonders beachtenswerther Artikel. Der ausserordentlich zunehmende Consum davon in den Staaten der nordamerikanischen Union, im Vereine mit ungünstigen Ernteberichten aus den Productionsländern, führte besonders für die mittleren und geringeren Sorten in der zweiten Hälfte des Jahrs zu ganz ausnahmeweisen Wertherhöhungen. Leipzig bezog im Jahre 1871 107.809 Ctr. (1870 142.651 Ctr.).

Von Reis wurden nach Leipzig 36.153 Ctr. (1870 48.598 Ctr.) zugeführt und davon 24.377 Ctr. (1870 32.624 Ctr.) sofort versteuert; nur einzelne feine Sorten erfuhren im Herbst eine Preissteigerung von ca. 10 pCt.

Gewürze hat Leipzig 4668 Ctr. (1870 6320 Ctr.), trockene Südfrüchte 30.706 Ctr. (1870 36.400 Ctr.) bezogen.

Auf eine mindere Lebhaftigkeit des Colonialwaarengeschäfts ist aus den obigen Zahlen nicht mit Sicherheit zu schliessen, weil die Leipziger Handelshäuser auch Dispositionslager an andern, für ihre Abnehmer geeigneten Plätzen im Zollvereine halten und von da versenden lassen. Der Minderbezug von Kaffee erklärt sich speciell durch die ausserordentliche Preiserhöhung, welche zur Anhäufung auf Lager nicht einladen konnte.

Der Rohwaarenhandel Leipzig's ist in stetiger Zunahme begriffen und werden die directen Beziehungen und Sendungen, namentlich aus Nordamerika, immer grösser. Der hiesige Platz befestigt sich als Stapelplatz für den Weltverkehr in dieser Branche neben

London. Im Jahre 1871 ist eine durchgängige ausserordentliche Wertherhöhung fast aller Artikel dieses Faches eingetreten.

Ein lebhafter Zwischenhandel wird in Leipzig und andern sächsischen Städten mit Eisen, Roh- und Brucheisen, geschmiedetem und gewalztem Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlblech betrieben. Der Umsatz an Zollvereinsereignissen dieser Branche entzieht sich der Controle. Von ausländischem Eisen etc. bezog Leipzig im Jahre 1871 zusammen 23.327 Ctr., wozu noch 5294 Ctr. österreichische, englische, amerikanische und andere fremdländische Eisen- und Stahlwaaren kommen.

Auf den Preis des Eisens hatte der Krieg keine drückende Einwirkung. Schon im Monate März fing derselbe an, sich zu erhöhen, und am Jahresschlusse war der Standpunkt wie zur Zeit des Krieges in 1866 errichtet und die Tendenz entschieden weiter steigend.

Der Maschinenbau, die Fabrication von Werkzeugmaschinen aller Art (Chemnitz), landwirthschaftlichen Maschinen, Werkzeugen, Nähmaschinen (Leipzig und andere Orte), von Locomobilen, Locomotiven u. s. w. kam seit dem Monate März in immer grössere Thätigkeit, so dass die Arbeitskräfte nicht ausreichten und die noch bei den Fäbren befindlichen Arbeiter schmerzlich vermisst wurden. Eine andere, oft schwer empfundene Behinderung war die häufige Unverlässlichkeit der Eisenbahnverbindungen.

Das Jahr schloss bei fortwährend steigenden Ansprüchen an die Fabrication, die sich vielfach in der Unmöglichkeit befand, die Bestellungen rechtzeitig auszuführen.

Die sächsische Gussstahlfabrik in Döhlen (bei Dresden) hat im Jahre 1871 eine wesentliche Erweiterung durch Ankauf der gräflich Einsiedel'schen Magneteisensteinslager nebst Hochofen, Hammerwerk etc. bei Berggiesshübel erfahren. Sie gewährte den Actionären 20 pCt. (1870 22 pCt.) Dividende.

Die Kohlenförderung Sachsens ist, sowohl was den Werth des gewonnenen Productes, als auch die Anzahl der dabei beschäftigten Arbeiter betrifft, von hervorragender Bedeutung. Die Zwickauer Steinkohlen kommen dabei zuerst in Betracht. Seit dem Jahre 1870 haben die Preise der sächsischen Steinkohlen eine ausserordentliche Steigerung erfahren.

Nach dem Ausbruche des Krieges trat in andern deutschen Kohlendistricten sehr bald eine verminderte Production ein; in manchen Fällen wurde dieselbe ganz eingestellt. Ferner wurde die Zufuhr englischer Steinkohlen durch die Blockade für längere Zeit abgeschnitten. Der sächsische Kohlenmarkt erfuhr dadurch eine wesentliche Erweiterung, und es erfolgte eine Erhöhung der Preise, welche auch nach dem Anführen der dieselbe veranlassenden Umstände bis Ende 1871 wider Erwarten behauptet wurden. Diese Erhöhung betrug in 1871 gegen 1870 bei den verschiedenen Qualitäten 30, 40, 45 und selbst 50 pCt.

Nach Leipzig sind in 1871 5,322.210 Ctr. Zwickauer Steinkohlen zugeführt worden, davon für die Bahnhöfe 1,478.810 Ctr., durchgeführt 2,491.060 Ctr. Die Zufuhr nach Leipzig war um 513.745 Ctr., die Durchfuhr um 1,010.740 Ctr. grösser als in 1870.

Die Einfuhr fremder Steinkohlen (aus Schlesien) nach Sachsen hat ca. 550.000 Ctr. betragen.

Braunkohlen werden jährlich über 3 Mill. Ctr. und zwar zum grössten Theile aus Böhmen eingeführt.

Für die Elbe-Dampfschiffahrt ist das Jahr 1871 trotz des früh eingetretenen Winters und zeitweiligen geringen Wasserstandes ein günstiges gewesen. Die Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu Dresden hat mit 4 Remorqueuren und 16 Schleppkähnen 1,564.245 Ctr. (gegen 1,055.486 Ctr. in 1870) befördert und eine Totaleinnahme von 134.328 Thlr. erzielt, wovon den Actionären 20 pCt. Dividende gewährt wurden. Die sächsisch-böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu Dresden, welche den Personen- und Gütertransport, sowie den Schleppdienst zwischen Magdeburg-Dres-

den und Hamburg-Magdeburg besorgt, beförderte im Betriebsjahre vom 1. April 1871 bis 31. März 1872 1,242.266 Personen, im Schleppdienste 515.118 Ctr. Ihre Gesamteinnahme war 238.498 Thlr. (25.892 Thlr. mehr als in 1870) und die (bisher höchste) entfallende Dividende 18 pCt. (15 pCt. im Jahre 1870).

Die Ketten-Schleppschiffahrt der Ober-Elbe zu Dresden ist durch den Anschluss an die Kette der Prager Dampf- und Segelschiffahrts-Gesellschaft von Schmilka-Aussig nach dieser, in der entgegengesetzten Richtung aber durch die vereinigte Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie bis Wittenberge weiter geführt worden und soll im laufenden Jahre Hamburg erreicht werden.

Die Dresdener Gesellschaft hat noch Mangel an Betriebsmateriale, da mit der Eröffnung der durchgehenden Fahrten der Andrang der Schiffer plötzlich sehr gross wurde.

Die Vortheile der Kettenfahrt scheinen den Schiffern mehr und mehr einzuleuchten und man glaubt, dass sie in nicht ferner Zeit nur noch die Thalsegel benützen werden. Die vertheilte Dividende war 2 pCt.

Als eine, speciell für Böhmen interessante neue Wasserverbindung nach Norden ist hier der projectirte Elbe-Spree-Canal zu erwähnen, welcher unterhalb Meissen bei Zadel von der Elbe abgehen und $4\frac{1}{2}$ Meilen von Berlin die bereits schiffbare Spree erreichen soll. Diese Wasserstrasse Dresden-Berlin ist 27 Meilen lang und wird den bisherigen Wasserweg zwischen Dresden und Berlin um mehr als die Hälfte, d. i. um 35 Meilen abkürzen. Die Gesamtanlagekosten sind auf 7 Mill. Thlr. berechnet worden.

Demselben Bedürfnisse vermehrter und erleichterter Verbindung zwischen Dresden und Berlin und umgekehrt wird die von einer Berlin-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft projectirte neue Eisenbahn von Berlin nach Dresden dienen. Auch dieses Unternehmen wird zugleich österreichische Interessen fördern. Die Bahn ist von Berlin nach Baruth, Grossenhayn zur Elbe und mittelst Ueberbrückung derselben unterhalb Kötschenbroda auf dem linken Elbufer nach Dresden beabsichtigt und soll 1875 fertig werden.

Ueber Leipzig, einen Centralpunkt des deutschen Buchhandels, sind in 1871 (nach dem „Börsenblatte für den deutschen Buchhandel“) 148.500 Ctr. Bücher (1870 nur 124.900 Ctr.) versendet worden. In Geld ausgedrückt, repräsentirt dies einen Baarumsatz von 3,450.000 Thlr. (1870: 2,537.000 Thlr.), wozu noch die Zahlungen für das auf Rechnung Versendete, zur Ostermesse und an den Bürsetagen mit 4,165.000 Thlr. (1870: 3,706.000 Thlr.) kommen.

Die Zufuhr von Handelsgütern aller Art zu den drei Leipziger Messen im Jahre 1871 war 744.942 Ctr. (im Vorjahre 722.188 Ctr.), davon 353.798 Ctr. aus dem freien Verkehre, d. h. zollvereinsländischen und auch fremden Ursprungs, aber an der Zollgrenze oder sonst bereits versteuert. Unter obigen 353.798 Ctr. haben sich auch 2.367 Ctr. aus Oesterreich im freien Verkehre befunden.

An ausländischen Manufactur- und Fabrikswaaren, Halbfabricaten und Rohstoffen sind 1871 in Leipzig 378.275 Ctr. eingegangen, davon wurden 181.761 Ctr. verzollt, 34.744 Ctr. wieder ausgeführt, der Rest blieb auf Lager.

Der Cours der österreichischen Bank- und Staatsnoten war 1871 in Leipzig:

Januar	16. = $81\frac{3}{8}$ Thlr. G.	Mai	15. = $81\frac{3}{8}$ Thlr. G.
"	31. = 82 "	"	31. = 82 "
Februar	15. = $81\frac{7}{8}$ "	Juni	15. = 82 "
"	28. = $82\frac{7}{8}$ "	"	30. = $81\frac{3}{8}$ "
März	15. = $81\frac{1}{2}$ "	Juli	15. = $81\frac{3}{8}$ "
"	31. = $81\frac{1}{8}$ "	"	31. = $81\frac{3}{8}$ "
April	15. = $81\frac{1}{8}$ "	August	15. = $82\frac{3}{8}$ "
"	30. = $81\frac{1}{8}$ "	"	31. = $82\frac{7}{8}$ "

September	15. = 84 $\frac{1}{2}$	Thlr. G.	November	15. = 86	Thlr. G.
"	30. = 83 $\frac{1}{2}$	"	"	30. = 86 $\frac{1}{2}$	"
October	14. = 84 $\frac{1}{4}$	"	December	15. = 85	"
"	30. = 84 $\frac{1}{4}$	"	"	30. = 85 $\frac{1}{4}$	"

Am 30. December 1870 galten 150 fl. österr. Währ. Bank- und Staatsnoten nur 81 $\frac{1}{2}$ Thlr. G. und hat sich seitdem die österreichische Valuta fortwährend ohne starke Schwankungen gebessert.

Schiffahrts- und Handelsverkehr von Marseille im Jahre 1872.

Marseille. Ungeachtet der allgemein gehegten Besorgnisse, dass die mit dem Gesetze vom 30. Januar 1872 wieder eingeführten Schiffahrts- und sonstigen Gebühren auf die Schiffsfrequenz im hiesigen Hafen einen nachtheiligen Einfluss äussern würden, erwies sich das diesfällige Gesamtergebniss minder ungünstig, als man gedacht hatte.

Im Hafen von Marseille sind während des Jahres 1872 im Ganzen 8641 Schiffe mit 2,254.662 Tonnen Aichung eingelaufen und die Gesamtzahl der Abfahrten betrug 8734 von 2,271.683 Tonnen. Ein- und Ausfahrt zusammengenommen, stellt sich eine Anzahl von 17.375 Schiffen mit 4.526.345 Tonnen heraus, was gegen das Vorjahr eine Abnahme um 255 Schiffe bei einer Zunahme der Tragfähigkeit um 105.437 Tonnen bildet.

Diese übrigens schon seit mehreren Jahren wahrgenommene Thatsache findet einerseits in der fortwährend steigenden Verwendung von Schiffen mit ungleich bedeutenderer Tragfähigkeit, anderseits aber auch und zumeist darin ihre Erklärung, dass die Dampfschiffahrt sich an die Stelle der Segelschiffahrt gesetzt hat und letztere immer mehr verdrängt.

An dem Gesamtergebnisse der letztjährigen Schiffahrt theilten sich beim Einlaufe: unter französischer Flagge 5456 Schiffe mit 1,530.453 Tonnen, unter fremder Flagge 3185 Schiffe mit 724.209 Tonnen; bei der Ausfahrt 5472 Schiffe mit 1,528.652 Tonnen und resp. 3262 Schiffe mit 743.031 Tonnen.

Hiernach ergibt sich zu Gunsten des Vorjahres für französische Schiffe ein Mehr um 400.345 Tonnen, und für fremde Schiffe eine Verminderung ihres Gehaltes um 293.908 Tonnen — eine Erscheinung, die durch den geringen Bedarf an Getreide, dessen Einfuhr zumeist die fremden Flaggen vermitteln, so wie auch dadurch sich erklärt, dass von der im Sinne des Eingangs erwähnten Gesetzes unter günstigen Bedingungen zulässigen Naturalisirung von im Auslande gebauten Dampfschiffen Seitens der verschiedenen hiesigen Gesellschaften letzterer Zeit in grossem Masse Gebrauch gemacht worden ist.

Nach den verschiedenen Flaggen vertheilt sich die fremde Schiffahrt wie folgt:

Flagge	Schiffszahl	Tonnengehalt
Oesterreichisch-ungarische	219	84.882
Italienische	1.741	349.222
Spanische	507	70.968
Griechische	260	44.992
Englische	163	87.467
Russische	111	33.789
Schwedisch-norwegische	58	18.072
Deutsche	56	16.348
Nordamerikanische	40	18.081
Holländische	19	11.051

F l a g g e	Schiffszahl	Tonnengehalt
Türkische	19	3.365
Dänische	8	1.250
Portugiesische	4	853
Verschiedene	15	4.542

Aus der vorstehenden Uebersicht ergibt sich, dass auch im Jahre 1872 die österreichisch-ungarische Flagge bezüglich der Schiffszahl den vierten und bezüglich des Tonnengehaltes den dritten Platz unter den hier verkehrenden fremden Flaggen einnimmt. Dieses Verhältnis ist aber ein ungleich günstigeres, wenn erwogen wird, dass im vorigen Jahre 25 österreichisch-ungarische Schiffe von 10.638 Tonnen diesen Hafen unter russischer Flagge besucht haben. Auch 46 griechische Schiffe von 12.739 Tonnen segelten unter russischer Flagge, um der Zahlung der Differential-Gebühren zu entgehen.

Unter den oben angeführten Schiffen befanden sich folgende fremde Dampfer: 6 österreichisch-ungarische, 279 italienische, 215 spanische, 115 englische, 17 holländische, 4 argentinische, 3 russische, 2 Monaco'sche mit einem Gesamtgehalte von 207.743 Tonnen.

Während sich bezüglich der Anzahl der in 1872 hier eingelaufenen fremden Dampfer im Vergleiche zum Vorjahre kein nennenswerther Unterschied herausstellt, ist derselbe mit Recht ein überraschender zu nennen, wenn die französische Flagge allein in Betracht gezogen wird.

Im Jahre 1871 liefen nämlich 2261 französische, zum grössten Theile den subventionirten Gesellschaften gehörige Dampfer mit einem Gehalte von 988.023 Tonnen ein, wogegen in 1872 die Anzahl der in Marseille erschienenen einheimischen Dampfer 2614 und deren Tragfähigkeit 1,173.939 Tonnen betrug, so dass binnen Jahresfrist eine Vermehrung um 353 Dampfer mit 185.916 Tonnen eingetreten ist, wohl der sprechendste Beweis der stets zunehmenden Verdrängung der Segel- durch die Dampfschiffahrt.

Die Schiffahrtbewegung unter österreichisch-ungarischer Flagge gestaltete sich in ihren letztjährigen Ergebnissen minder günstig, wie dies auch bei dem geringen Bedarfe an fremdem Getreide in Folge der überaus guten Ernte in Frankreich, und bei der grossen Concurrenz der Dampfschiffahrt nicht anders erwartet werden konnte; und selbst diese Ergebnisse müssen zumeist nur dem guten Rufe zugeschrieben werden, welchen die nationalen Schiffer mit Recht geniessen, und welcher bewirkt, dass ihnen bei übrigens gleichen Verhältnissen von den Verfrachtern die verdiente vorzugsweise Berücksichtigung zu Theil wird.

Die Zahl der Einläufe unter österreichisch-ungarischer Flagge belief sich, wie bereits erwähnt, auf 219 Schiffe mit 84.882 Tonnen Aichung und einem Ladungswerte von beiläufig 9,791.000 fl. Diese Frequenz ist mithin gegen die gleichartigen Resultate des Vorjahrs um 28 Schiffe, 21.170 Tonnen und 2,908.500 fl. Waarenwerth zurückgeblieben.

Die Ausläufe bezifferten sich gleichfalls mit 219 Schiffen von 88.512 Tonnen Aichung und einem Ausfuhrwerthe von 3,666.000 fl., was gegen das Vorjahr um 10 Schiffe und 10.994 Tonnen weniger, dagegen um ungefähr 2,147.000 fl. Ausfuhrwerth mehr ist.

Unter den ein- und ausgelaufenen nationalen Schiffen befanden sich 6 Dampfer mit 6388 Tonnen Aichung.

Handelsunthätig waren 19 Schiffe mit 8103 Tonnen.

An dem directen Verkehre zwischen Marseille und den Häfen des österreichisch-ungarischen Küstenlandes beteiligten sich unter nationaler Flagge bei der Einfuhr 53 Schiffe von 20.809 Tonnen, gegen 32 Schiffe und 13.312 Tonnen in 1871; bei der Ausfuhr 27 Schiffe mit 9856 Tonnen, gegen 14 Schiffe mit 4791 Tonnen im Vorjahre.

Diese Schiffe vermittelten einen Waarenaustausch im Gesamtwerthe von ungefähr 1,550.000 fl.

Mit Ausschluss der an dem directen Verkehre mit unsern Häfen beteiligten nationalen Schiffe trafen von den übrigen in Marseille ein: 31 aus Odessa, 28 aus Smirna, 10 aus Burgas, 9 aus Alexandrien, je 8 aus Enos und Mersina, 7 aus Salonieh, 5 aus Berdiansk, 4 aus Varna, je 3 aus Cette, Garrucha, Genua, Ibraila und Sulina, je 2 aus Mariupol, Buenos-Ayres, Cagliari, Constantinopel, Glasgow, Nicolajeff, Pernambuco, Poti, Taganrog, Rio Nunez, je 1 aus Algier, Bahia, Cartagena, Castellamare, Gambia, Girgenti, Jeschi, Insel Los, Licata, London, New-Orleans, Oran, Port-Saïd, Trapezunt.

Dagegen segelten ab: 43 nach Constantinopel, 35 nach Alexandrien, 16 nach Cette, 15 nach Smyrna, 9 nach Buenos-Ayres, 7 nach Odessa, je 6 nach New-York, Salonieh und Mersina, 4 nach Port-Saïd, je 3 nach Carloforte, Cartagena, Cork und Falmouth, Rio Janeiro, je 2 nach Bona, Pernambuco, Philadelphia, Insel Los, Montevideo, je 1 nach Alicante, Hamburg, Boston, Cavalla, Galatz, Genua, Girgenti, Gorée, La Guayra, Mostaganem, New-Orleans, Philippeville, Poti, Queenstown, Rio Nunez, Senegal, Taganrog, Trapezunt etc.

In den übrigen Häfen dieses Consularbezirkes hat die nationale Schifffahrt während des vorigen Jahrs folgende Ergebnisse geliefert:

In Cette liefen 100 Schiffe mit 33.943 Tonnen und einem Ladungswerthe von 2,723.700 fl. ein; in Toulon 4 Schiffe mit 1045 Tonnen und einer Ladung im Werthe von 180.000 fl.; in Nizza ein Schiff mit 334 Tonnen und Importgütern für 60.000 fl.

Die Gesamtzahl der unter österreichisch-ungarischer Flagge in den französischen Mittelmeerhäfen eingelaufenen Schiffe war demnach im vorigen Jahre: 324 mit 120.204 Tonnen und einem Einfuhrwerthe von 12,754.700 fl.

Aus der nachstehenden, auf zollamtlichen Daten beruhenden Uebersicht sind Gattung und Menge der Waaren zu entnehmen, welche in 1872 den Gegenstand der hiesigen Ein- und Ausfuhr bildeten, wobei die gleichartigen Ergebnisse des Vorjahrs gegenüber gestellt sind:

E i n f u h r .

		1872	1871
Zucker aus den französischen Colonien . . .	Kilogr.	19,765.251	16,769.270
Zucker aus andern Productionsländern . . .	"	40,771.110	23,380.530
Kaffee	"	10,858.639	14,844.258
Andere Colonialwaaren	"	10,939.806	8,821.103
Olivöl	"	8,836.638	21,340.537
Wolle	"	24,744.125	16,062.545
Gusseisen	"	4,002.923	2,232.332
Eisen	"	2,157.600	3,090.285
Blei	"	19,972.777	18,864.360
Farbhölzer	"	9,091.268	5,772.178
Fassdauben	Stück	23,384.786	17,238.681
Bauholz	Stères	17.026	9.867
Bretter	Meter	5,637.915	3,863.345
Schwefel	Kilogr.	13,457.975	6,612.708
Erdmandeln	"	64,025.072	62,154.931
Sesam	"	47,104.974	50,664.736
Andere Oelsämereien	"	55,337.736	43,813.316
Rohe Häute	"	7,891.210	4,453.463
Baumwolle	"	19,498.485	15,762.953

		1872	1871
Steinkohlen	Metr. Ctr.	393.162	337.157
Reis	Kilogr.	8,757.256	19,188.511
Getreide aller Art	Metr. Ctr.	3,559.730	6,483.392
Mehl	"	20.075	31.930
Wein und Liqueure	Liter	1,707.041	2,077.737
Alkohol	"	1,037.991	3,043.869
Hanf	Kilogr.	4,778.538	5,115.947
Gold in Barren und Münzen	Gramm	9,147.215	14,278.462
Silber in Barren und Münzen	"	86,629.110	180,644.063
Seide	Kilogr.	2,131.534	1,230.464
Talg und Schweinfett	"	9,326.505	9,377.492
Petroleum (geläutertes)	"	4,415.930	11,328.285
" (ungeläutertes)	"	5,878.519	5,227.586

A u s f u h r .

		1872	1871
Schwefel, Salpeter und Salzsäure	Kilogr.	2,979.963	2,361.892
Wein	Liter	37,174.101	34,237.118
Geistige Getränke	"	11,225.212	7,836.881
Cerealien	Metr. Ctr.	745.287	435.281
Mehl	"	554.805	197.906
Kardendisteln	Kilogr.	481.297	378.246
Garne aus Wolle	"	18.794	22.112
" " Baumwolle	"	184.228	117.344
" " Flachs und Hanf	"	781.337	330.482
Krapp	"	8,496.374	7,222.285
Garancine	"	168.062	273.580
Fertige Kleider	Fres.	842.917	723.436
Steinkohlen	Metr. Ctr.	1,005.862	888.071
Oil aus Sämereien	Kilogr.	2,522.512	3,455.262
Olivöl	"	5,223.911	5,136.902
Maschinen und mechanische Arbeiten	Fres.	5,633.718	5,253.549
Gold in Barren und Münzen	Gramm	17,733.079	23,522.000
Silber in Barren und Münzen	"	82,602.040	93,943.000
Möbeln aller Art	Fres.	5,010.972	4,364.925
Metallarbeiten aus Blei	Kilogr.	3,205.374	2,987.308
" " Kupfer	"	797.437	456.146
" " anderen Metallen	"	17,094.369	11,687.908
Häute, zubereitete und gegerbte	"	2,035.340	2,385.170
" sonst verarbeitete	"	1,153.558	615.350
Seife	"	9,060.590	7,443.594
Meersalz	Metr. Ctr.	151.689	123.621
Soda	Kilogr.	5,408.481	4,662.596
Seide	"	1,358.855	523.586
Raffinirter Zucker	"	48,032.016	32,616.931
Seidenwaaren	"	424.080	684.147
Wollwaaren	"	5,262.191	3,343.470
Baumwollwaaren	"	10,323.934	4,978.966
Öelkuchen	"	22,473.711	29,369.150
Glas- und Krystallwaaren	"	16,365.538	13,533.700

Die Einnahmen des Marseiller Zollamtes bezifferten sich in 1872 mit 16,824,003 Frs., gegen 22,870,458 Frs. im Vorjahre.

Die Getreide-Einfuhr belief sich, wie oben angegeben, auf 3,559,730 metr. Ctr., während dieselbe im Vorjahre 6,483,392 metr. Ctr., mithin beinahe um die Hälfte mehr betrug.

Diese für den Hafen von Marseille gering zu nennende Einfuhr findet übrigens ihre vollkommene Erklärung in der ausnahmsweise sehr günstigen Getreide-Ernte Frankreich's, welche jeden Bedarf an fremdem Getreide nicht nur ausschloss, sondern sogar die Ausfuhr dieses Artikels in der angenommenen Menge von 25 Mill. Hectl. nach dem Auslande ermöglichte.

Und selbst die obenerwähnte Einfuhrmenge würde sich noch um ein Bedeutendes verringert haben, wenn nicht fortdauernde Kaufaufträge aus der Schweiz und Süd-Deutschland die Getreidehändler veranlasst hätten, ihre schwimmenden Ladungen, die ursprünglich zumeist für Italien und England bestimmt waren, behufs Löschung von Malta aus nach Marseille zu beordern.

Die Getreidepreise im hiesigen Hafen variierten durchschnittlich zwischen 33—44 Frs. pr. Charge à 160 Liter, je nach Qualität und Provenienz.

Zu Ende des Jahrs bezifferte sich der hiesige disponible Vorrath mit ungefähr 64.000 metr. Ctr.

An der 1872er Getreide-Einfuhr in Marseille beteiligten sich die einzelnen Productionsländer wie folgt: Odessa und Nikolajeff 1,144.000 Hectl., Mariupol und Berdiank 918.570, Taganrog und Yeski 529.476, Donauhäfen 376.620, Italien 247.420, Rumelien 716.520, Aegypten und Syrien 59.480, Algier 609.920, Constantinopel 104.520 Hectltr.

Seit den Herbstmonaten des vorigen Jahrs herrscht auf dem hiesigen Platze eine immer mehr sich geltend machende Flaueheit in allen Zweigen des Handelsverkehrs, eine Erscheinung übrigens, die jedesmal eintritt, wenn sich die Conjunctionen für den Getreidehandel ungünstig gestalten.

Bei den auffallend zusammengeschmolzenen Getreidevorräthen in den Häfen des Schwarzen und Azow'schen Meeres, dem nicht vorhandenen Bedarfe für fremdes Getreide und dadurch bedingten Anableiben jeder Nachfrage aus dem Innern sieht sich die Speculation gelähmt, und das Wiedererwachen einer grössern und lebhaftern Regsamkeit im Verkehre, verbunden mit einer entsprechenden Frequenz von Handelsschiffen, dürfte je nach den (bis nun sich übrigens günstig zeigenden) Aussichten für die nächste Ernte eintreten.

Der Marseiller Holzhandel gestaltete sich in 1872, namentlich was die Zufuhren aus den österreichisch-ungarischen Häfen betrifft, günstiger als im Vorjahre, und dürfte überhaupt die Einfuhr von Fassauben zumal in Cette und Bordeaux eine ausserordentliche zu nennen sein. In Marseille sind an eichenen Fassauben etwas mehr als 6 Mill. Stück verschiedener Dimensionen eingeführt worden, gegen etwa 5 Mill. Stück in 1871.

Dieselben wurden zu verhältnissmässig hohen Preisen veräussert, welche zwischen 60—70 Frs. pr. 100 Stück für Bordelaises variierten und wobei andere Dimensionen nach Verhältniss bezahlt wurden.

An buchenen Fassauben wurden nach Marseille, wie im Vorjahre, 1 Mill. Stück eingeführt, welche zu 7—9 Frs. pr. 100 Stück à 3 Palmi, und sonst nach Verhältniss, sämmtlich abgesetzt wurden.

Die Menge der bewerkstelligten Einfuhr an Fichtenbalken (poutres und poutrelles) übertraf jene des Vorjahrs um mehr als 2000 Stères (à 29 Kubikfuss); sie bezifferte sich mit mehr als 9000 Stères, die einen Preis von 44—57 Frs. pr. Stère erzielten.

Von Fichtenbrettern wurden nur ca. 60.000 Stück zugeführt, welche zu 25—26 Frs. pr. Dutzend willige Käufer fanden.

Durch die für eichene Fassdauben bezahlten, ausnahmsweise hohen Preise wurde eine lebhaftere Einfuhr nach Südfrankreich hervorgerufen, wodurch der Vorrath bedeutend stieg und ein Fallen der Preise bei gleichzeitig eintretender Flaubeit des Geschäftes stattfand.

Bezüglich des Banholzes ist dagegen in Folge geringer Vorräthe eine Preissteigerung mit Grund zu gewärtigen.

Das vorjährige Frachtengeschäft ist keineswegs ein günstiges zu nennen, und bewegte sich wie folgt: Odessa 8—10, Donauhäfen 10—14, Poti 12, Trapezunt 10 Fres. pr. Tonne gemischter Ladung; Salonich 6—10, Smirna 6—12, Beirut 10—12, Mersina 8—10 Fres. pr. Tonne Steinkohle und andere Waaren; Alexandrien 10—16, Port-Saïd 10—13 Fres. pr. Tonne Steinkohle und gemischte Ladung.

Algier, Oran, Philippeville 8—10 Fres. pr. Tonne gemischte Ladung; England 16—21 Fres. pr. Tonne Oelkuchen und 3 s. 6 d. — 3 s. 9 d. pr. Quarter Getreide; Quebec, Montreal 8—10, Boston 5—7, New-York 4—7, New-Orleans 8—10 Dollar pr. Tonne gemischte Ladung.

La Guayra, Porto Cabello, Maracaibo 25—35 Fres. pr. Tonne gemischte Ladung. Antillen 25—40 Fres. pr. Tonne gemischte Ladung.

La Plata-Staaten 38—45 Fres. pr. Tonne gemischte Ladung.

Nach den Häfen der Westküste Africa's für Hin- und Rückfahrt 55—80 Fres. pr. Tonne Arachides (Erdmandeln).

Madagascar, Zanzibar 60—70 Fres. pr. Tonne gemischte Ladung.

Bei der sehr geringen Aussicht baldiger nutzbringender Verfrachtungen in den Häfen des Schwarzen und Azow'schen Meeres haben sich, zmal in den letzten Monaten des vorigen Jahres, unsere Schiffsführer zur Annahme von Frachten nach Nordamerika und den La Plata-Staaten in verhältnissmässig bedeutenderer Anzahl herbeigelassen und ist auch in 1872 der erste Fall eingetreten, dass ein nationaler Schiffer von der für Reisen nach den französischen Colonien conventionsmässig zugesicherten Vergünstigung Gebrauch machte, indem er sich nach St. Pierre de la Martinique und zurück nach Marseille verfrachtete. Es ist dies Capitän Vagliano des Schiffes „Milla“.

Marseille und Umgebung erfreuten sich im Laufe des Jahres 1872 eines in jeder Beziehung befriedigenden Gesundheitszustandes.

Handelsverkehr von Nizza im Jahre 1872.

Nizza. Das Jahr 1872 ist in Folge der reichlichen Ernte fast aller Producte, welche Frankreich zur Ausfuhr liefert, im Allgemeinen ein gedeihliches gewesen.

Ohne die Einführung einer Tonnengebühr für fremde Fahrzunge würde der Schiffsverkehrsverkehr in den französischen Häfen ein bedeutender gewesen sein; denn durch den Krieg, welcher eine Anhäufung zahlreicher Schiffe mit nach Frankreich bestimmten Ladungsgütern in fremden Seeplätzen verursacht hatte, ist es thatsächlich erwiesen, dass die Eisenbahnen für den Transport der Massen von Erzeugnissen, welche in einem Lande wie Frankreich zur Ein- und Ausfuhr gelangen, nicht hinreichend sind.

Die in- und ausländischen Consumenten der Producte, welche das Departement des Alpes maritimes liefert, sind ziemlich zahlreich erschienen, um sich an den diesseitigen Märkten ihren Bedarf zu holen, und demzufolge hat der Verkauf von geniessbarem Olivenöl, von Essenzen, Citronen und Pomeranzen zu sehr lohnenden Preisen stattgefunden.

Der Einfuhrhandel von Pariser Waaren hat einigermaßen einen Aufschwung erfahren. Da die Lager von derlei Gegenständen im Jahre vorher nur schwach bestellt gewesen waren, mussten in 1872 die Vorräthe ergänzt werden.

Eine erfreuliche Wahrnehmung ist, dass gewisse Wiener Phantasie-Artikel in Leder, Bronze u. dgl., wie sie namentlich die Klein'sche Fabrik liefert, immer beliebter werden und lebhaft begehrt sind. In dieser Beziehung darf nicht unerwähnt bleiben, dass man von Süddeutschland und insbesondere von Frankfurt am Main aus beginnt, Imitationen dieser Erzeugnisse als Wiener Fabricat in den Handel zu bringen.

Ein Mittel, dieser unredlichen Concurrenz entgegenzuarbeiten, läge vielleicht darin, dass man erstens so billig als möglich zu fabriciren suchte, und zweitens der Waare ein rechtmässiges und unbestreitbares Ursprungszeugniss, etwa in der Form von bestimmten und legalisirten Fabrikmarken, beigäbe. Ein solcher Vorgang, der in England und auch häufig schon in Frankreich zur Anwendung kommt, würde dem Wiener Fabricate, welches jenen anderen an Qualität überlegen ist, einen guten Absatz zu sichern vermögen.

Um die Vorzüglichkeit des ungarischen Mehles, namentlich was dessen Verwendung zu Luxuse Gebäcken anbelangt, am hiesigen Markte zu constatiren, wurde versuchsweise eine Partie davon aus den Triester Depôts bezogen. Wofern der Versuch, wie kaum zu bezweifeln, gelingt, so werden wohl dieser ersten mehrere andere Bestellungen folgen, wenn auch, für den Anfang wenigstens, eine besondere Ausdehnung dieses Geschäftes nicht in Aussicht steht.

Gleichwie in andern Jahren, hat auch diesmal das aus dem Norden zugeführte Holz einen guten Absatz gefunden, und die bewilligten Preise waren gegen früher um 4 bis 8 pCt. höher.

Wenn man nach den Ergebnissen urtheilen wollte, welche die Einfuhr von $\frac{1}{2}$ -%-Spiritus in den nächstvorhergehenden Jahren geliefert hat, so müsste man zu dem Schlusse gelangen, dass in 1872 dieser Handelszweig auf dem hiesigen Markte an Lebhaftigkeit eingebüsst habe. Allein man muss dabei auch den Einfluss mit in Rechnung bringen, welchen die neu eingeführten fiscalischen Abgaben und der dadurch hervorgerufene Schmuggel ausgeübt haben. Dieser letztere hat sich zu einer förmlichen Institution entwickelt und seine Wirksamkeit über viele Gegenstände von täglichem und namhaftem Verbräuche, als: Zucker, Kaffee, Branntwein, Tabak u. dgl., ausgedehnt, wodurch selbstverständlich der eigentliche und redliche Waarenverkehr nicht wenig geschädigt wird.

Die Einfuhr von Cerealien nach Nizza hat im Jahre 1872 gegen früher keine Veränderung erfahren. Das Mehl, welches Marseille hieher sendet, hat auf die directen Zufuhren vom Schwarzen Meere keine fühlbare Wirkung gehabt. Da sich die Preise am hiesigen Markte nach jenen von Marseille und Genua regeln, so ist kein Anlass vorhanden, für Nizza einen Normalcours aufzustellen.

Der Verkauf geschieht im Allgemeinen zwischen dem Commissionär und dem Verbraucher (Bäcker oder Müller) zu einem höheren Preise als derjenige ist, welcher von dem Ersteren seinem Vercander gegenüber festgesetzt wird. Dabei kommt übrigens zu berücksichtigen, dass der Credit, den man gewähren muss, diesen Preisunterschied bis zu einem gewissen Punkte rechtfertigt.

Die Ernte des Departements war im vorigen Jahre keine schlechte, ist aber unter allen Umständen unzureichend und deckt kaum zu einem Vierteltheile den örtlichen Bedarf. Das Fehlende wird gewöhnlich durch italienische Fahrzeuge vom Schwarzen Meere direct hieher gebracht.

Im letztverflossenen Jahre kam ein einziges österreichisch-ungarisches Schiff, mit Cerealien beladen, nach Nizza; übrigens sind die nationalen Capitäne hier sehr geschätzt und stehen namentlich bei den Versicherern in gutem Rufe.

Geld war am hiesigen Platze das ganze Jahr hindureh reichlich vorhanden und bei Schluss desselben rechnete man für die nächsten Monate auf noch grössere Zuflüsse aus Anlass der Olivenernte, deren Ertragniss für grösser als in mehreren früheren Jahren gehalten wird. Man erwartete, dass dieselbe im Departement des

Alpes maritimes, welches kaum mehr als 199.000 Einwohner zählt, eine Summe von etwa 15 Millionen Francs in Umlauf bringen werde.

Rechnet man dazu die Traubenernte, welche ziemlich gut ausfiel, sowie den Umstand, dass in Cannes, Nizza, Mentone und Monaco zahlreiche Fremde 5 bis 6 Monate des Jahrs zubringen, so lässt sich wohl auf einen gedeihlichen Zustand des Departements schliessen; und in der That ist die stetige Zunahme der Wohlhabenheit allenthalben wahrnehmbar.

Die öffentlichen Arbeiten, obzwar während des letzten Jahrs minder ausgedehnt, haben doch niemals ganz aufgehört. Die Strassenbauten wurden fortgesetzt, die Arbeiten im hiesigen Hafen, sowie im kleinen Hafen von S. Giovanni (östlich von der Rhede von Villafranca) nahmen einen guten Fortgang, und nebstdem baute man eine neue Brücke über den Waldstrom, welcher Nizza in zwei Theile trennt. Die in diesem Departement ansässigen Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie, ausschliesslich Personen von hervorragender Stellung, geniessen ein sehr hohes Ansehen; die unter denselben befürdlichen Kaufleute stehen im Rufe einer sehr geregelter Geschäftsführung.

Schiffahrtsverkehr in den Häfen Siciliens während des Jahrs 1872.

Palermo. Die Gesamtzahl aller während des Jahrs 1872 in den sicilischen Häfen eingelaufenen und von dort abgegangenen österreichisch-ungarischen Kauffahrer stellt sich, was die handelsthätige Schiffahrt anbelangt, im Vergleiche zum Vorjahre nicht unbedeutend höher. Ebenso ist der Werth der unter nationaler Flagge ein- und ausgeführten Waaren gegen 1871 um mehr als das Doppelte gestiegen. In der folgenden Tabelle sind die handelsthätigen Einläufe zusammengestellt:

	1871		1872	
	Schiffszahl	Tonnengehalt	Schiffszahl	Tonnengehalt
Palermo	10	2569	13	3371
Messina	5	1821	13	4327
Terranova	—	—	1	109 (leer)
Catania:				
beladen	2	243	—	—
leer	3	1019	—	—
Trapani:				
beladen	1	33	1	27
leer	4	1177	14	5983
Girgenti:				
beladen	1	97	6	1060
leer	—	—	3	1450
Zusammen	26	6959	51	16.327

Handelsunthätig liefen im Jahre 1872 ein: in Messina 9 Schiffe von 2712 Ton.; in Milazzo 2 Schiffe von 373 Ton.; in Syracus 12 Schiffe von 1073 Ton. Dagegen während des Vorjahrs: in Palermo 1 Schiff von 275 Ton.; in Messina 32 Schiffe von 13.596 Ton.; in Syracus 6 Schiffe von 310 Tonnen.

Die im vorigen Jahre aus sicilischen Häfen ausgelaufenen österreichisch-ungarischen Handelsfahrzeuge vertheilen sich also:

	Schiffszahl	Tonnengehalt
Palermo	13	3.371
Messina	20	7.286
Trapani	14	5.726
Terranova	1	109
Girgenti	9	2.510
Catania	3	801
Milazzo	2	373
Syracus	12	1.073
Zusammen	74	21.249

Von allen diesen Schiffen gingen nur 2 nach Triest, und zwar das eine von Girgenti, das andere von Syracus aus. Die von den nationalen Fahrzeugen exportirten Waaren erreichten einen Gesamtwert von 406.227 fl.

Inwieweit die fremden Flaggen an der Navigation in diesem Theile Italiens participiren, lässt sich aus der folgenden Zusammenstellung der im vorigen Jahr in den sicilischen Häfen eingelaufenen fremdländischen Schiffe entnehmen:

	In Ladung		In Ballast	
	Schiffszahl	Tonnengehalt	Schiffszahl	Tonnengehalt
Palermo:				
Handelsthätig	666	321.712	59	14.359
Handelsunthätig	15	5.121	1	320
Messina:				
Handelsthätig	1821	122.829	151	15.714
Handelsunthätig	718	111.532	189	27.410
Trapani:				
Handelsthätig	1986	6.655	474	78.491
Handelsunthätig	20	1.244	—	—
Terranova:				
Handelsthätig	3	679	7	1.683
Catania:				
Handelsthätig	2123	479.610	319	39.375
Handelsunthätig	10	686	—	—
Syracus:				
Handelsthätig	1260	273.884	152	28.967
Handelsunthätig	80	24.967	32	8.904
Milazzo:				
Handelsthätig	384	13.831	57	1.322
Handelsunthätig	232	18.527	75	6.708

Der Schiffsverkehrsverkehr zwischen sicilischen und österreichisch-ungarischen Seepfützen lieferte in 1872, verglichen mit dem Vorjahre, nachstehende Gesamtergebnisse:

	1872		1871	
	Schiffszahl	Tonnengehalt	Schiffszahl	Tonnengehalt
Ankünfte aus österreichisch-ungar. Häfen:				
Beladen	163	48.780	197	53.591
Leer	23	9.995	11	3.787
Zusammen	186	58.775	208	57.378
Zunahme	—	1.397	—	—
Abnahme	22	—	—	—

Abfahrten nach österrei- chisch-ungar. Häfen:	1872		1871	
	Schiffszahl	Tonnengehalt	Schiffszahl	Tonnengehalt
Beladen	285	169.768	184	135.475
Leer	26	5.719	28	4.945
Zusammen	311	175.487	212	140.420
Zunahme	99	35.067	—	—

Die Schifffahrtsgesellschaften schreiten in Erfüllung ihrer Aufgabe unaufhaltsam vorwärts und entwickeln sich rasch. Nur die „Trinaeria“ befindet sich in Verhältnissen, die vorläufig kein Urtheil darüber gestatten, welcher Nutzen den Theilhabern dieser Unternehmung für das laufende Jahr zufallen werde.

Der mit der kgl. italienischen Regierung eingegangene Vertrag in Betreff der Fahrten nach Constantinopel, die Anschaffung grosser Dampfer, die fast alle 3000 Tonnen Tragfähigkeit besitzen und mit Maschinen von 250 Pferdekraft versehen sind, sowie andere kühne Speculationen können entweder in kurzer Zeit zu grossem Gewinne führen, oder aber in Folge unvorhergesehener Ursachen den gehegten Erwartungen in geringerem Masse entsprechen.

Im Allgemeinen lässt sich jedoch sagen, dass die Schifffahrt in Sicilien sichtliche Fortschritte macht; und was den Schiffbau anbelangt, so sind es hauptsächlich Fahrzeuge von grosser Tragfähigkeit, deren Herstellung sich anseht.

Bei der vorherrschenden Tendenz des sicilischen Handels, sich in den bequemeren Häfen, zum Schaden der anderen, zu concentriren, ist es begreiflich, dass Palermo eine hervorragende Thätigkeit entwickelt.

Die Vollendung der Schutzwahr des Hafens und die Herstellung der Eisenbahn bis Catania werden wohl dazu beitragen, diese Thätigkeit noch ferner zu steigern; nur wird, was speciell die erwähnte Schienenstrasse anbelangt, viel davon abhängen, welche Richtung derselben gegeben wird, ob über Montedoro oder Caldare oder noch besser auf der ursprünglichen Linie, welche einen geraderen Weg nach Catania bilden würde.

Der Seeverkehr zwischen Messina und den österreichisch-ungarischen Häfen nimmt fortwährend zu; im vorigen Jahre hat die Zahl der in dieser Richtung sich bewegendenden Dampfer allein 119 betragen. Dabei zeigen die theilgenommenen einzelnen Flaggen keine besonderen Unterschiede, mit alleiniger Ausnahme der französischen Dampfer, nachdem die Gesellschaft der französischen Messageries für ihre Mittelmeer-Linien den Hafen von Neapel als Hauptpunkt gewählt hat. Wie es heisst, soll diese Aenderung in der Hoffnung vorgenommen worden sein, dass, wenn sich der Handel von Brindisi über Neapel hinzieht, die genannte Gesellschaft dies zu ihrem Vortheil ausbeuten könne.

Messina hat derzeit Mühe, seine Producte nach Norditalien und Frankreich abzusetzen, weil es ihm an directen Verbindungen fehlt. Deshalb wiederholt sich fortwährend der Wunsch, die österreichisch-ungarischen Dampfer in den Häfen von Palermo und Messina wiedererscheinen zu sehen, wodurch es ihnen ermöglicht würde, an dem Aufschwunge des Exportes von Bodenproducten, welcher die Verbesserung dieser Häfen, sowie die Vervielfältigung der Communicationen im Innern mit Recht hoffen lässt, in Zukunft einen gewinnbringenden Antheil zu nehmen.

Oesterreichische Schifffahrt im Hafen von Buenos-Ayres in 1872.

Buenos-Ayres. Im Jahre 1872 sind hier 23 österreichisch-ungarische Handelsschiffe von 7053 Tonnen ein- und 15 nationale Kauffahrer von 4778 Ton. ausgelaufen. Die ersteren waren sämtlich handelsthätig beladen und importirten verschiedene Waaren; unter den letzteren, die ebenfalls alle handelsthätig waren, befanden sich 12 von 3695 Ton., die mit gemischter Ladung den Hafen verliessen, während die anderen 3 von 1083 Ton. in Ballast absegelten. Der Herkunft nach vertheilen sich die angekommenen Schiffe also: 11 von Marseille, je 2 von Cette, Cardiff und Tarragona, je 1 von Glasgow, Barcelona, Bremen, Rio Janeiro, Hamburg und Montevideo. Von den beladen ausgelaufenen Schiffen gingen 3 nach Falmouth, je 2 nach Marseille und Antwerpen, je 1 nach Genua, Montevideo, Bordeaux, Belle-Isle und Liverpool. Ueber den Werth der unter nationaler Flagge ein- und ausgeführten Güter fehlen die Angaben, weil die Consignatäre des Schiffes und die Empfänger des Frachtgutes, deren häufig 70—80 sind, sich direct und ausschliesslich mit dem Zollamte von Buenos-Ayres verständigen, ohne dass das Consulat von dem Ladungs-Manifeste Kenntniss erhielt.

Handel und Schifffahrt von Porto Rico im Jahre 1871.

St. John's, Porto Rico. Auch während des Jahres 1871 ist hier der Zustand von Landwirtschaft, Handel und Gewerbe ein blühender gewesen, obgleich einige von den Erzeugnissen dieser Insel durch starke Winde und unzeitigen Regen, an einzelnen Orten auch durch darauf folgende Troeknenheit im Ertrage gelitten haben. Die Producten-Ausfuhr gestaltete sich im Vergleiche zum Vorjahre wie folgt:

		1871	1870	Zu- oder Abnahme in 1871	
Zucker	Pfd.	2,162 667	2,025.966	+	136.701
Kaffee	"	21,006.600	19,260.500	+	1,746.100
Tabak	"	5,524.000	6,497.300	—	973.300
Baumwolle	"	496.600	706.600	—	210.000

Die Gesamtzahl der in den einzelnen Häfen dieser Insel eingelaufenen Fahrzeuge war im Jahre 1871 1.260 mit 222.321 Ton., gegen 1325 Schiffe mit 230.901 Ton. im Vorjahre, sonach um 65 Schiffe und 8.580 Ton. weniger. Die österreichisch-ungarische Flagge war bei diesem Schifffahrtsverkehr nicht vertreten. Der Ertrag an Einfuhrzöllen belief sich auf 1,850.140 Doll., war also gegen das Vorjahr mit 1,503.368 Doll. um 346.772 Doll. grösser. Da bei den Exportzöllen die Zunahme 56.998 Doll. betrug, so stellt sich die Gesamtdifferenz zu Gunsten des Jahres 1871 mit 403.770 Doll. heraus. Die West-India- und Panama-Telegraphen-Gesellschaft hat ihr Netz vollendet und steht nunmehr mit der ganzen Welt in Verbindung. Die Gesetze, welche bestimmt sind, die gänzliche Aufhebung der Sklaverei vorzubereiten und wonach jeder Sklave, wiebald er das 60. Lebensjahr erreicht hat, seine Freiheit erhält, und alle von Sklavinen geborenen Kinder durch die Taufe frei werden, finden allenthalben die strengste Anwendung; was aber noch fehlt, ist ein Gesetz zur Regelung der freien Arbeit, indem es jetzt dem freien Arbeiter anheimgestellt ist, sich einen Herren zu wählen und mit ihm über den Lohn sich zu einigen *).

*) In der Sitzung der spanischen Nationalversammlung vom 22. März 1873 wurde einstimmig ein Gesetz angenommen, kraft dessen die Sklaverei auf der Insel Porto Rico für immer abgeschafft ist.
Anm. d. Red.

Handelsverhältnisse von Cincinnati im Jahre 1871.

Cincinnati. Das Jahr 1871 ist im Vergleiche mit den noch nicht sehr entfernten fünf Kriegsjahren und im Contrast zu der auf den Krieg unmittelbar folgenden Periode mit ihren heftigen Schwankungen und ihrer Unsicherheit im Handel und Verkehr eminent ein Jahr ruhiger, mässiger Prosperität gewesen. Das Jahr vorher, welches einen ähnlichen guten Anlauf genommen hatte, wurde in seiner zweiten Hälfte durch den deutsch-französischen Krieg auch hier in den Vereinigten Staaten auf das Sichtbarste gestört und noch nie vorher war es den Amerikanern so klar geworden, wie nahe die Beziehungen unseres Landes zu Europa sind und wie viel tausend Fäden uns mit diesem verknüpfen. Die Unterbrechungen des Frachtverkehrs, der Mangel an Absatz in Europa für unsere Bodenerzeugnisse und Farmproducte drückten die Preise derselben auf das Empfindlichste und führten theilweise grosse Verluste herbei. Nach den ersten Monaten des Jahres 1871 verlor sich allmählig der Einfluss der kriegerischen Ereignisse und noch vor Ende desselben erreichten Export wie Import noch nie dagewesene Proportionen, wie aus dem folgenden Vergleiche des Gesamtwertes der Ein- und Ausfuhr nach und aus allen Häfen der Vereinigten Staaten während der letzten 4 Jahre hervorgeht:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1868:	348,727.258 Doll.	374,172.118 Doll.
1869:	437,026.541 "	343,657.724 "
1870:	462,377.587 "	450,962.417 "
1871:	541,493.774 "	541,504.172 "

Mögen die Meinungen über die Finanzpolitik der gegenwärtigen Administration noch so weit auseinander gehen, Eines ist jedenfalls sicher, dass nämlich das Agio auf Gold, dieser Barometer unserer finanziellen Zustände, sich nicht hoch behaupten konnte, sondern auf einen seit 1862 nicht mehr dagewesenen Punkt herunterging, und dass der Finanzminister durch gelegentliches rechtzeitiges Eingreifen den Börsenspeculanten in New-York das Spiel verleidete, das Agio beliebig hinauf- oder hinunterzutreiben und dadurch eine fortdauernde Unsicherheit der Werthe herbeizuführen. Und dieses Unstete war es gerade, wodurch jahrelang vorher der Kaufmann, Banquier und Fabricant in steter Aufregung erhalten wurde. Es kommt nach den hier gemachten Erfahrungen nicht so sehr darauf an, dass das Gold auf 5 oder 10 pCt. Agio steht, wenn man sich nur darauf verlassen kann, dass es wenigstens für die Zeitdauer, die ein Kaufmann durchschnittlich braucht, um seine Waare umzusetzen, ungefähr so bleibt.

Für die Stadt Cincinnati sind die Zustände in den südlichen oder früheren Sclavenstaaten, an deren unmittelbarer Grenze, nur durch den Ohiofluss von ihnen getrennt, sie gelegen ist, von der höchsten Wichtigkeit. Seiner ganzen geographischen Lage nach, an einem schiffbaren Flusse, der es direct mit dem enormen, zwei Drittel der Südstaaten beherrschenden Stromsystem des Mississippi in Verbindung bringt, ist Cincinnati für seinen Handel, für den Absatz seiner Fabrikserzeugnisse hauptsächlich auf den Süden angewiesen und hat für den Austausch der gegenseitigen Bodenerzeugnisse, Weizen und Mais im Norden, Baumwolle, Zucker und Tabak im Süden, die günstigste Lage. Schon vor dem Kriege war der Handel Cincinnati's mit Memphis, Nashville, Vicksburg, New-Orleans und andern südlichen Punkten ein sehr bedeutender, wurde aber dann natürlich vom Kriege unterbrochen, und fing auch nachher, während der erschöpften Süden noch ganz darniederlag, nur sehr langsam wieder an. Seit zwei Jahren jedoch, wo sich durch gute Baumwollenernten die dortigen Zustände einigermaßen gebessert haben, kommen auch die südlichen Käufer wieder hierher, und es hängt für die Zukunft Cincinnati's ausserordentlich viel davon ab, ob die Verhältnisse

in den früheren „Rebellenstaaten“ wieder zu festen, geregelt werden, die Negerbevölkerung sich zu einer freiwillig arbeitenden ausbilden und die Reibungen zwischen Weissen und Schwarzen nach und nach aufhören werden. Es ist besonders in letzterer Beziehung schon um Vieles besser geworden, und wenn auch der geheime Orden des „Kuklux“ in einigen Gegenden noch sein Unwesen treibt, so scheint doch unter der weissen Bevölkerung im Süden selbst mehr und mehr die Ueberzeugung durchzudringen, dass nur, wenn alle derartigen Verhältnisse aufhören und vollständige Sicherheit des Lebens und Eigenthums hergestellt ist, nördliches Capital und nördliche Einwanderung sich dorthin wenden und den Südstaaten den Aufschwung geben werden, zu welchem sie nach ihren grossen und natürlichen Hilfsquellen berechtigt sind.

Schon seit Jahren macht sich für die Handelswelt Cincinnati's das dringende Bedürfniss einer directen Bahn von hier nach dem Süden geltend, einer Bahn, welche, von dem von Ost nach West fliessenden Ohiostrom rechtwinklig abgehend, in gerader südlicher Richtung nach dem 340 engl. Meilen von hier gelegenen Clattanooga, dem Knotenpunkte des südlichen Eisenbahnnetzes, führen würde. Bis jetzt müssen sämmtliche für die südlichen Staaten bestimmten Waaren, sofern sie nicht per Dampfboot befördert werden, über Louisville gehen und die von dort südlich führende Louisville- und Nashville-Bahn hat ein äusserst gewinnbringendes Monopol. Nach heftiger Agitation wurde vor drei Jahren von der Legislatur des Staates Ohio ein Gesetz erlassen, wonach die Stadt Cincinnati ermächtigt sein sollte, Bonds im Betrage von 10 Millionen zum Zwecke der Erbauung einer südlichen Eisenbahn auszugeben, und zwar sollten von dem hiesigen obersten Gerichtshofe fünf Bürger als Vertrauensmänner ernannt werden, welche die richtige Verwendung dieser Summe überwachen sollten. Fünf hervorragende Bürger wurden denn auch hiefür bestimmt und dann von diesem Ausschusse Schritte bei der Legislatur des Staates Kentucky gethan, um einen Charter (Freibrief) zu erlangen, da die neue Bahn das Territorium des Staates Kentucky durchschneiden müsste. Da stellte es sich denn heraus, dass der Einfluss der in ihrem Monopole sich bedroht sehenden Louisville- und Nashville-Eisenbahngesellschaft mächtig genug war, um in der Legislatur von Kentucky eine Abstimmung gegen Ertheilung des Charters herbeizuführen. Erst nach jahrelangen Kämpfen fing ein Theil der Kentuckier selbst an, einzusehen, dass ihr eigener Staat ja nur durch diese Eisenbahn gewinnen könne; und so wurde endlich gegen Schluss des Jahrs 1871 der langersehnte Charter bewilligt, aber nicht ohne dass ihm von den Feinden des Projectes einige sehr lästige Klauseln angehängt wurden, welche es erst zu beseitigen gilt, ehe der Freibrief von praktischem Nutzen werden kann. Für das fernere Wachstum Cincinnati's ist eine engere Verbindung mit den reichen Gefilden des Südens, welche einladend vor uns liegen, eine Lebensfrage, und wenn ihm nicht bald geholfen wird, so ist es in Gefahr, zwar eine grosse Fabrikstadt zu bleiben, aber in commerzieller Hinsicht von andern Städten, wie Chicago und St. Louis, überflügelt zu werden. Es ist nmsomehr zu bedauern, dass dieses grosse öffentliche Werk, der Bau einer südlichen Eisenbahn, nicht sofort in Angriff genommen werden kann, als die Finanzlage Cincinnati's eine glänzende ist und durch die Contrahirung einer Schuld von 10 Millionen nicht sonderlich gedrückt würde. Laut amtlichen Ausweisen beziffert sich die städtische Schuld von Cincinnati auf 5,319.000 Doll., von St. Louis auf 12,335.000 Doll., von Chicago auf 14,417.421 Doll., während die Einwohnerzahl und der Werth des taxpflchtigen Eigenthums in den drei Städten nicht bedeutend von einander abweichen.

Immer noch von grosser Bedeutung, wenn auch an Wichtigkeit gegen Eisenbahnen zurücktretend, ist für Cincinnati der Schifffahrtsverkehr auf dem Ohio, Mississippi und Nebenflüssen. Es langten hier während des Jahres 1871 2377 Dampfboote an und 2356 fuhren ab. Der Verkehr zwischen dem hiesigen Hafen und andern Punkten beschäftigte 139 Dampfboote für Fracht und Passagiere, 5 Schraubendampfer,

104 Schleppboote, 4 Dampffähren, zusammen also 252 Dampfer mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 259 Tonnen; ferner 69 Frachtkähne (barges) mit einem durchschnittlichen Gehalte von 238 Tonnen.

Gegen die seit einigen Jahren begonnene Errichtung stehender Brücken über den Ohio machte sich erst grosse Opposition geltend, da man von denselben, und nicht ganz mit Unrecht, Störung der Schifffahrt befürchtete. Da der Unterschied zwischen hohem und niederem Wasserstande im Ohio volle 60 Fuss beträgt, so würde eine Brücke, die nicht sehr hoch über dem Flussbette ist, bei Hochwasser allen Verkehr hemmen. Die Sache wurde schliesslich vor den Congress gebracht, welcher ein Gesetz erliess, wonach Brücken mindestens 40 Fuss über höchsten Wasserstand sein müssen. Eine vor Erlass dieses Gesetzes schon begonnene und gerade oberhalb der Stadt den Ohio überschreitende Eisenbahnbrücke musste wieder abgetragen und die Pfeiler beträchtlich erhöht werden; sie ist jetzt mit einem Kostenaufwande von nahezu zwei Millionen hergestellt, nach dem Gittersystem gebaut und sowohl für Eisenbahnzüge, als auch für Wagen und Fussgänger benützlich. Die von dem deutschen Ingenieur Roebling schon vor mehreren Jahren erbaute Drahtseilbrücke, welche in einem einzigen prachtvollen Bogen, dem längsten in der Welt, den ganzen Strom überspannt, ist nicht für den Verkehr von Eisenbahnwaggons berechnet, sondern nur für Fuhrwerke und Fussgänger, wird aber neuerdings auch von Wägen der Strasseneisenbahn befahren. Dieser Wunderbau erregt heute noch das Staunen und die Bewunderung aller Besucher. Die Länge der Hauptspannung von Pfeiler zu Pfeiler ist 1057 Fuss, die Höhe über dem Wasserspiegel 103 Fuss.

Eine andere grosse Errungenschaft auf dem Gebiete der Kunst hat das Jahr 1871 in Gestalt der von einem hiesigen wohlhabenden Bürger gestifteten und nach ihm benannten Tyler Davidson-Fontaine gebracht. Dieses grosse Werk, die geniale Schöpfung von Krelings in München und in der dortigen königl. Erzgiesserei in Bronze gegossen, wurde im October 1871 unter grossen Feierlichkeiten eingeweiht und kann nicht verfehlen, auf den Kunstsinn der hiesigen Bevölkerung, der bei fast totem Mangel an Anregung durch Bildergalerien, grosse Denkmäler und Museen noch sehr im Argen liegt, fördernd zu wirken. Der Nützlichkeitspunkt ist jedoch von dem Stifter nicht ganz ausser Augen gelassen worden; es steht mit der grossen Fontaine ein kleiner Trinkbrunnen in Verbindung, welcher während der heissen Sommermonate auf Kosten der Stadt mit Eiswasser gespeist wird.

Die Bevölkerung Cincinnati's hat in den letzten Jahren nicht mit der früher wahrgenommenen Schnelligkeit zugenommen, was seinen Grund hauptsächlich darin hat, dass sich die Einwanderung von Europa mehr nach den westlicheren, nur dünn besiedelten Staaten als nach Ohio gewendet hat.

Die Zahl der in Cincinnati wohnenden Ausländer dürfte der Hälfte aller Einwohner gleichkommen; sie bilden das Gros der hiesigen Fabrikarbeiter und Handwerker und sind als solche sehr geschätzt. Das Verhältniss der verschiedenen Nationalitäten zu einander ist hier ein sehr freundschaftliches, wie wohl selten anderswo. Wenn Cincinnati als Handelsplatz seit einigen Jahren vielleicht stationär geblieben ist, so entwickelt sich doch seine Fabrikthätigkeit in grossartiger Weise. In dem am 31. December 1870 abgeschlossenen Jahre betrug der Werth aller hier fabricirten Artikel die Summe von 127,459,021 Doll., und das in den Fabriken angelegte Capital, ausschliesslich der Gebäude 51,677,741 Doll. Die Fabrikthätigkeit erstreckt sich auf Eisengiessereien, Maschinenbauwerkstätten, grossartige Möbelfabriken (jene von Mitchell & Rammelsberg beschäftigt 562 Arbeiter und ist die grösste in den Vereinigten Staaten), Ackerbauwerkzeuge, Stärke, Lichter, Seife, Schmalz, fertige Kleidungsstücke im grössten Maasstabe u. s. w. Einen vollständigen Ueberblick hier erzeugter Artikel,

über deren Mannigfaltigkeit selbst viele Cincinnatier staunten, boten die zwei Industrie-Ausstellungen, welche hier im Jahre 1870 und 1871 abgehalten wurden. War die erste schon bedeutend, so nahm die zweite derartige Dimensionen an, dass ausser der permanenten Haupthalle noch eine Anzahl von Nebengebäuden errichtet werden mussten, welche in ihrer Gesammtheit den Flächenraum der Haupthalle überboten. Obgleich von den ganzen Vereinigten Staaten beschiekt, war doch ein sehr grosser Theil der ausgestellten Gegenstände von hiesigen Ausstellern geliefert. Zur Bestreitung der ziemlich bedeutenden Kosten, im Jahre 1871 nahe an 100.000 Doll., subscribirten die hiesigen Kaufleute und Fabricanten einen sogenannten Garantiefond, welcher nach beiden Ausstellungen vollständig zurückbezahlt werden konnte, da namentlich die Einnahmen von Eintrittsgebühren (25 Cents pr. Person, 5 Billete für 1 Dollar) über alle Erwartung hoch ausfielen. Für den Herbst des Jahres 1873 ist eine dritte Ausstellung in noch grösserem Massstabe projectirt. Ein sehr lebhaftes Interesse gibt sich hier bereits für die Wiener Weltausstellung kund, und es ist kaum zu bezweifeln, dass trotz der Schwierigkeiten des Transports manche Aussteller aus den Vereinigten Staaten sich melden werden, und dass namentlich auch die Zahl der im Jahre 1873 nach Europa Reisenden eine ganz ausserordentlich grosse sein wird; besonders wenn sich, wie zu hoffen ist, die verschiedenen Oeandampferlinien zu Concessionsen für Excursionsbillete hin und zurück herbeilassen werden.

Die Handelsthätigkeit Cincinnati's ergab in den Jahren 1868/69—1870/71 die folgenden Resultate:

Jahr	Gesamtworth der Einfuhr	Gesamtworth der Ausfuhr
1868—1869	283,927.903 Doll.	163,084.358 Doll.
1869—1870	312,978.665 "	193,517.690 "
1870—1871	283,796.219 "	179,848.427 "

Ueber die Hauptartikel, mit denen sich der hiesige Handel beschäftigt, lässt sich Folgendes bemerken.

Schweinefleisch (Pork). Cincinnati hatte lange Jahre den Namen Porkopolis, weil hier mehr Schweine geschlachtet und eingepökelt wurden, als irgendwo anders. Wenn es auch hierin, wie in manchem Andern, von seiner aufstrebenden Rivalin Chicago überflügelt wurde, so ist doch der Umfang des hiesigen Geschäftes immer noch ein sehr bedeutender. In den letzten zwei Jahren wurden während der „Saison“, welche vom 1. November bis 1. März dauert, geschlachtet und zwar 1870—1871: 500.066 Schweine, Durchschnittspreis 5-87 $\frac{1}{2}$ Doll. (brutto) per Centner; 1871—1872 656.841 Schweine, Durchschnittspreis 4-45 $\frac{1}{2}$ Doll.

Dieselben ergaben durchschnittlich 230 $\frac{1}{7}$ Pfd. Netto Fleischgewicht und 39 $\frac{3}{4}$ Pfd. Schmalz, resp. 227 $\frac{1}{2}$ Pfd. Fleischgewicht und 39 Pfd. Schmalz. In Folge der unerwartet grossen Anzahl zu Markt gebrachter Schweine gingen die Preise von Anfang der Saison fast stetig abwärts. Die Preise für gepökelt, so wie für Rauchfleisch, Schinken und Schmalz waren nach Schluss der Saison so nieder, dass die „Paekers“ ihren Vorrath nicht ohne Verlust verwerthen konnten und deshalb auch so viel als möglich an sich hielten. Da trotz allen Berechnungen die Zahl der im Lande befindlichen, zum Schlachten gemästeten Schweine sich zu Anfang des Winters nie feststellen lässt, so bleibt das Geschäft immer ein sehr speculatives; es befindet sich meistens in den Händen von bedeutenden Firmen, welche im Laufe der Jahre davon wohlhabend geworden sind und den Ausfall eines Jahrs wohl ertragen können. Während früher nur im Winter in grossem Massstabe geschlachtet wurde, haben seit einigen Jahren mehrere Etablissements angefangen, auch im Sommer und überhaupt das ganze Jahr hindurch einzupökeln, was ihnen durch Anlegung grosser Eiskeller ermöglicht worden ist.

An Bedeutung zunächst steht für Cincinnati der Handel mit Whiskey, worin es in den Vereinigten Staaten den ersten Rang einnimmt. Den zahlreichen Destillieren, welche in einem Umkreise von 100 Meilen um Cincinnati, theilweise in Ohio und theilweise im Nachbarstaate Kentucky liegen und ihre Producte hieher senden, liefern die reichen Thäler des Ohio, Miami, Scioto und Sicking unerschöpfliche Ernten des besten Weiskorns und die Qualität des erzeugten Whiskey ist deshalb auch nirgends überroffen. Der Bourbon-Whiskey, welcher aus $\frac{3}{4}$ Mais und $\frac{1}{4}$ kleinem Getreide, Weizen oder Roggen, in kupfernen Blasen destillirt und fast ausschliesslich in Kentucky erzeugt wird, bedarf keiner Rectificirung und wird um 25 bis 50 Cents per Gallone höher bezahlt, als der auf gewöhnlichem Wege ausschliesslich aus Mais destillirte und im rohen Zustande Highwine genannte Whiskey, welcher roh hieher kommt und in zahlreichen Rectificirungshäusern durch Holzkohlenprocess seines sehr starken Fuselgehaltes entäussert wird.

Im Jahre 1871 wurden hier 291.206 Fass (das Fass zu 40 Gallonen) im Werthe von 14,751.578 Dollar rectificirt und in den Consum nach allen Gegenden des Landes versendet. Die Regierungssteuer beträgt 65 Cents per Gallone, und wurden im ersten District von Ohio, welchen Cincinnati allein bildet, während des genannten Jahres 4,042.305 Doll. Steuer auf Spirituosen bezahlt, weitaus der grösste Betrag von allen erhobenen Steuern. Die im Jahre 1871 eingegangenen Vereinigte Staaten- (nicht Ohio-Staats-) Steuern vertheilen sich wie folgt: Spirituosen 4,042.305 Doll., Rauchtobak (16 Cents pr. Pfd.) 184.117 Doll., Kantabak (32 Cents pr. Pfd.) 484.398 Doll., Cigarren (5 Doll. pr. Tausend) 291.223 Doll., Tabakverkaufsteuer 39.240 Doll., Bier (1 Doll. pr. Fass von 31 Gallonen) 380.850 Doll., Banken, Depositensteuer 46.999 Doll., Einkommensteuer ($2\frac{1}{2}$ pCt. über 2000 Doll.) 281.852 Doll., verschiedene Steuern 129.035 Doll., zusammen 5,880.019 Doll.

Die Bierbrauerei, deren Betrieb ausschliesslich in den Händen der Deutschen ist, deren Producte aber mehr und mehr auch von Amerikanern consumirt werden, vermehrt sich alljährlich. Das hier erzeugte Lagerbier wird in die entferntesten Gegenden des Landes, sogar nach Texas und Neumexico, exportirt und ist auch in den östlichen Seestädten sehr geschätzt, da es theils vermöge der Qualität des Wassers, theils durch sorgfältige Bereitung und tiefe trockene Keller von ausgezeichneter Güte ist und den besten europäischen Bieren gleichkommt. Vom 1. August 1870 bis 31. Juli 1871 wurden hier 368.766 Fass (à 31 Gallonen) Bier gebraut und davon 117.909 Fass exportirt. Die Ausfuhr betrug: 1866 41.583 Fass, 1867 29.454 Fass, 1868 33.429 Fass, 1869 65.920 Fass, 1870 86.540 Fass, 1871 117.909 Fass.

Einen sehr wichtigen Handelsartikel für Cincinnati bildet der Tabak, und von Jahr zu Jahr nimmt der Verkehr darin zu, so dass schon jetzt Cincinnati als Empfangsplatz von Tabaken aus erster Hand nur noch Louisville nachsteht.

Es giebt hier für Tabak fünf grosse Waaren- und Auctionshäuser, in denen fast täglich Versteigerungsverkäufe gehalten werden. Im Jahre 1871 wurden im Ganzen 23.365 Hogsheads und 1903 Kisten verkauft. Das Durchschnittsgewicht war 1125 Pfd. pr. Hogshead und 375 Pfd. pr. Kiste, der Durchschnittspreis 12 Cents pr. Pfd. Die auf den hiesigen Markt kommende Waare ist meistens im nördlichen Kentucky, im südlichen Ohio und in West-Virginien gezogener heller, leichter Tabak, welcher sich am besten zu feingeschnittenem Kantabak und zu Rauchtobaken eignet. Für diese Sorten hat Cincinnati beinahe ein Monopol. Die schweren dunklen Tabake des südlichen Kentucky kommen noch wenig hieher und gehen meistens nach Louisville und Evansville. Wenn die projectirte Eisenbahn von hier durch Kentucky nach dem Süden zur Ausführung kommen sollte, so werden auch von diesen Sorten grosse Quantitäten hieher

kommen. Der Ohio-Seedleaf-Tabak, welcher ausschliesslich in dem von Cincinnati nach Dayton (60 Meilen von hier) sich erstreckenden Miamithal gebaut wird und zum Export nach Europa sehr gesucht ist, kommt, obgleich er, so zu sagen, vor der eigenen Thüre gebaut wird, nur wenig hieher, da er meistens schon auf dem Felde von Käufern aus den östlichen Seestädten erstanden wird. Im Staate Ohio waren im Jahre 1870 20.484 Acker Landes mit Tabak bepflanzt, welche einen Ertrag von 21,056.727 Pfd. lieferten oder im Durchschnitt etwas über 1000 Pfd. pr. Acker. Im Jahre 1871 ergaben 20.251 Acker 15,943.116 Pfd. oder im Durchschnitt bei 800 Pfd. pr. Acker. Der Mehrertrag der 1870er Ernte stellt sich demnach auf 5,113.611 Pfd. oder durchschnittlich auf 240 Pfd. pr. Acker.

Die hauptsächlichsten Ackerbauproducte des Staates Ohio bleiben Mais und Weizen. Von ersterem wurden

in 1869:	62,443.346	Bushel	
und in 1870:	88,565.297	"	
von letzterem in 1869:	26.499.729	"	(dnrchschnittlich 15 ²⁷ / ₁₀₀ Bushel pr. Acker)
und in 1870:	18,726.341	"	(" " 11 ²⁹ / ₁₀₀ " " ")

producirt.

Der directe Import von Europa nach Cincinnati hat, seitdem das neue Importgesetz in Kraft getreten ist, wonach Güter hieher unter Plombe gebracht werden können, stetig zugenommen, und wird, wenn erst noch einige hemmende Bestimmungen des Gesetzes beseitigt sind, noch viel grössere Dimensionen annehmen. Während des Jahrs 1871 wurden beim hiesigen Zollamte Waaren im Werthe von 1,403.007 Doll. angemeldet und darauf 498.931 Doll. an Zoll bezahlt. New-York und die andern östlichen Hafenstädte, welche bis jetzt an der europäischen Importation ein Monopol besaßen, sträuben sich natürlich mit allen Kräften dagegen, allein die Vortheile für unsern Handelsstand sind zu sehr in die Augen springend, als dass unsere Kaufleute nicht mit aller Macht darauf bestehen sollten, dass ihnen dieselben Facilitäten eingeräumt werden, wie den östlichen Importeuren. Schon jetzt sehen hier verschiedene grössere Häuser die Nothwendigkeit ein, jedes Jahr Mandanten nach Europa zu schicken, um Einkäufe zu machen, und es ist mit Bestimmtheit vorauszusehen, dass die Beziehungen der hiesigen Importeure mit den europäischen Fabricanten sich immer enger gestalten werden. Es wird gewiss im Interesse der letzteren sein, wenn sie dem hiesigen Markte mehr Aufmerksamkeit als bisher zuwenden.

Schiffahrts- und Handelsverkehr von Tripolis (Berberei) im Jahre 1872.

Tripolis. Während des Jahres 1872 hat in diesem Hafen der nachfolgend ausgewiesene Verkehr von österreichisch-ungarischen Handelsschiffen stattgefunden:

	Einlauf		Auslauf	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Handelsthätige Schiffe:				
Beladen	3	651	3	494
Leer	—	—	1	230

	Einlauf		Auslauf	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Handelsunthätige Schiffe:				
Beladen	3	186	2	124
Leer	1	73	1	73
Zusammen	7	910	7	921

Von den handelsthätig mit Ladung eingelaufenen Schiffen kamen: 1 von 174 Tonnen mit 7800 Kilo Gerste im Werthe von 17.000 fl. ans Malta, 2 von 477 T. mit 25.250 Kilo Gerste für 33.750 fl. von der Insel Cypern. Von den ausgelaufenen Schiffen dieser Kategorie war 1 von 174 T. mit 143.000 Oka Salz im Werthe von 5500 fl. nach Beirut, und 1 von 247 T. mit gemischter Ladung für 2800 fl. nach Malta bestimmt.

Der Verkehr der fremden Kauffahrteischiffe, die sämmtlich handelsthätig waren, ergab Folgendes:

Flagge	Zahl	Tonnen
Türkische:		
Segelschiffe	510	33.150
Dampfer	23	3.220
Englisch-maltesische:		
Segelschiffe	50	3.800
Dampfer	11	3.270
Italienische	65	7.284
Griechische	31	4.944
Jerusalemitanische	5	50
Tunesische	120	1.640
Französische	3	327
	<hr/>	<hr/>
	818	57.685
Unbeladene Schiffe	36	9.978
Zusammen	854	67.663

Die Einfuhr bestand in Kornfrüchten, Colonial- und Manufacturwaaren, Quincailieren, venetianischen Gaspelren, Holz, Papier, Wein, Spirituosen, Tabak, Metallen, Seide, Farbstoffen u. dgl., und hatte einen Gesamtwert von beiläufig 10 Millionen Gulden. Im Vergleich zum Vorjahre zeigt diese Ziffer eine Erhöhung um ca. 4,124.000 fl., welche einerseits durch den grossen Bedarf an fremdländischem Oel, Cerealien und Verzehrungsgegenständen, andererseits durch einen namhaften Import von Baumwollmanufacten, Floretseide, altem Kupfer und Specereien für das Innere von Afrika entstanden ist.

Die Ausfuhr umfasste Kameel- und Ochsenhäute, Lamm- und Ziegenfelle, Schafwolle und Manufacte daraus, Butter, Alizzari, Elephantenzähne, Straussfedern, Strohmaten, Hädern, Rinder, Thierknochen, Espartogras und Stricke daraus, Datteln und Salz. Der Gesamtwert aller dieser Gegenstände beziffert sich mit ungefähr 6,360.000 fl. und erscheint gegen den Werth der Ausfuhr des Vorjahrs um 4,367.000 fl. höher. Diese Zunahme beruht zunächst auf der für Straussfedern und Elephantenzähne eingetretenen Vertheuerung, findet aber auch in der lebhaften Nachfrage nach Espartogras, namentlich für England, ihre theilweise Begründung. In der obigen Werthziffer der Ausfuhr figurirt Seesalz allein mit einem Betrage von beiläufig 1 Million Gulden.

Schiffahrt und Handel von Akyab im Jahre 1872.

Akyab. Im vorigen Jahre sind von hier 130 Seeschiffe von 101.478 Registertonnen nach Europa abgefertigt worden. Dieselben vertheilen sich auf folgende Flaggen:

Flagge	Schiffszahl	Registertonnen	Ladungsmenge, Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	3	2.428	3.690
Amerikanische	6	6.050	8.148
Belgische	1	1.047	1.573
Englische	55	50.620	71.680
Französische	1	1.006	1.514
Italienische	26	16.408	23.486
Norddeutsche	12	8.565	12.070
Russische	3	1.394	1.979
Norwegische	15	9.451	13.043
Schwedische	8	4.509	6.341
Zusammen	130	101.478	143.524

Von den österreichisch-ungarischen Fahrzeugen kam das Segelschiff „Nahor“ von 920 Tonnen mit Kohlen aus Northshields und ging mit 11.018 Säcken Reis auf Order nach Falmouth; die zwei anderen, welche in Ballast hier einliefen, exportirten und zwar: der Dampfer „Narenta“ von 977 Tonnen 18.300 Säcke Reis nach Gibraltar, das Segelfahrzeug „Veracruz“ von 850 Tonnen 10.158 Säcke Reis nach Falmouth, beide ebenfalls auf Order. Die „Narenta“ ist das erste österreichisch-ungarische Dampfschiff, welches jemals noch diesen Hafen besucht hat.

Die Ansufuhr von Reis war abermals in ihren durchschnittlichen Ergebnissen eine günstige.

In Folge einer so ausserordentlich grossen Reisernte in Arracan, wie sie das Land seit vielen Jahren nicht mehr gehabt hat, so wie durch vorsichtiges Operiren Seitens der europäischen Kaufleute, worin sie durch die verspäteten Ankünfte mancher Schiffe unterstützt wurden, konnte der Reismarkt dieses Platzes sehr ruhig gehalten werden. Auf diese Weise wurde das Product zu billigen Preisen an Bord gelegt, und wenn auch in manchen Fällen hohe Schiffsfrachten und ungünstige europäische Marktverhältnisse keinen grossen Gewinn zuliessen, so wurden doch wirkliche Verluste von Belang nicht erlitten.

Das Geschäft eröffnete im Februar zu einem Preise, der 5 s. 5 d bis 5 s. 6 d. pr. engl. Ctr., frei an Bord des Schiffs, entspricht; da jedoch die Reiszufuhren aus dem Innern des Landes in jenem Monate nur klein waren, so blieb der Markt sehr fest bis März, wo dann das Geschäft allerdings sehr in Schwung kam, und von dieser Zeit an gelang es den Käufern, die Preise allmählig herabzudrücken, bis dieselben den seit 10 Jahren nicht berührten niedrigen Stand von 4 s. 6 d. pr. Ctr. erreichten.

Die Eingebornen, welche bei der grossen Ernte am Schlusse der gewöhnlichen Verschiffungs-Saison noch Vorräthe von Reis in Händen hatten, verkauften bald auch sehr willig zu jenen Preisen, und dies veranlasste die Kaufleute, ihre Unternehmungen in diesem Artikel weiter auszudehnen, so dass die Verschiffungen aus dem hiesigen Hafen die ganze Regenzeit hindurch fortgesetzt werden konnten.

Die Ausfuhr von Reis erreichte daher im letztverflossenen Jahre 147.898 Tons, ein Quantum, welches seit fünfzehn Jahren nicht mehr dagewesen. Davon gingen 144.024 Tons nach Europa und 3874 Tons nach asiatischen Häfen; der Gesamtwerth

dieser Ausfuhr, welche von den oben verzeichneten 130 europäischen Schiffen vermittelt wurde, beträgt ea. $7\frac{1}{4}$ Mill. Gulden.

Die Verladung von Reis auf Dampfschiffen hat im letztabgelaufenen Jahre sehr grosse Dimensionen angenommen, indem an diesem Hafen allein ea. 30.000 Tons, und aus ganz Birmah ea. 100.000 Tons Reis auf diese Weise exportirt wurden. Es ist jetzt ausser Frage gestellt, dass sich der Versand mittelst Dampfern für diesen, dem Verderben auf langen Seereisen so sehr unterworfenen Artikel ganz besonders eignet und namentlich in der schlechten Jahreszeit von Juni bis October, wo der Südwest-Monsoon an der hiesigen Küste herrscht, der Verladung auf Segelschiffen bei Weitem vorzuziehen ist. Beträgt auch die Fracht für Dampfer pr. Tonne um ea. 15 s. mehr als jene der Segelschiffe, so findet der Vershiffer das Aequivalent dafür in der Ersparnis der Assecuranzprämie und der Zinsen.

Die Qualität der letztjährigen Reisernte war wieder recht befriedigend, das Korn war schwer und von schöner Farbe, wogegen die jetzt eingebrachte Ernte, wenn auch sonst sehr gesund, nicht ein gleich schweres Korn zeigt. Der Regen in den Monaten September und October war keineswegs genügend, und man rechnet auf einen Ausfall im Ertrage der Ernte von wenigstens 20.000 Tons.

Das Frachtengeschäft war auch im verfloßenen Jahre ein recht lohnendes, indem suchende Schiffe ohne Verzug zu hohen Raten Beschäftigung fanden; es wurde zuweilen 4 L. bis 4 L. 2 s. 6 d. pr. Ton für die europäische Fahrt bezahlt.

Der Import beschränkte sich, wie früher, hauptsächlich auf den Bezug von Manufacturen, über Calcutta und Rangoon; direct wurden zwei Ladungen Kohlen und Maschinen eingeführt, letztere mit der Bestimmung für zwei neue Reisschälmaschinen. Es stehen jetzt vier solche Mühlen im Betriebe, und der von diesen Etablissements erwartete Umschwung des Markts gab sich bereits in der letzten Verschiffungs-Saison ganz deutlich zu erkennen, indem von den Eingebornen hauptsächlich ungeschälter, anstatt, wie früher, geschälter Reis herangebracht wurde, wodurch die Entropier natürlich das Enthülsen des Kornes gänzlich in ihre Hände bekommen, ein Umstand, welcher die Qualität der von hieraus verschifften Waare jährlich verbessern wird.

Der Ackerbau dieses Landes hat leider auch im letzten Jahre durchaus keinen Aufschwung erfahren, indem das Areal der bebauten Felder dem der früheren Jahre eher nachsteht. Es ist dies für die Zukunft von Arracan ein höchst beunruhigender Umstand, der theilweise eine Folge der sehr spärlichen Bevölkerung des Landes zu sein scheint, seinen Hauptgrund jedoch in der zu starken Besteuerung des Hauptproductes findet, indem der hohe Ausfuhrzoll von 12 pCt. des jetzigen Werths indirect sehr schwer auf den Ackerbau zurückfällt.

Die Schifffahrt hat abermals keine Unglücksfälle in unserm Hafen oder bei der Ein- und Ansfahrt aufzuweisen. Leider sind die Vorarbeiten für das zu erbauende Leuchthaus auf dem Oyster Reef, westlich von Akyab ungefähr 15 englische Meilen entfernt, durch schweres Wetter während der Regenzeit fast gänzlich zerstört worden, so dass die Vollendung dieses schwierigen, aber für die hiesige Schifffahrt höchst wichtigen Werks abermals auf unbestimmte Zeit verzögert ist.

Der Gesundheitszustand dieses Platzes war leider kein befriedigender. Im März und April herrschte die Cholera in einem so hohen Grade, dass die jährlich zu Tausenden vom benachbarten Chittagong für das Einbringen der Ernte und zum Beladen der Schiffe hier einwandernden Arbeitsleute bereits vor Schluss der Geschäfts-Saison in Schaaren das Land verliessen, wodurch manche Verzögerung in der Expedition der Schiffe, so wie auch grosse aussergewöhnliche Kosten verursacht wurden. Mit dem Regen suchte uns dann das Fieber heim, welches durchaus epidemisch auftrat

und in den letzten Monaten unter den Eingebornen, namentlich aber unter den eingewanderten Chinesen viele Opfer forderte.

Die Post- und Telegraphen-Verbindungen sind nicht weiter ausgedehnt worden.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. diplomatische Agent und Generalkonsul für Aegypten, Ministerialrath Joseph Ritter v. Cisehnl, den osmanischen Medjidî-Orden zweiter Classe, und der k. und k. Consul Adolf Ritter v. Schulz in Widdin den k. preussischen Kronen-Orden vierter Classe annehmen und tragen dürfen.
(Allerböchste Entschliessung vom 15. April 1873.)

— Der k. und k. Consul Dr. Friedrich Carl Carinianl wurde von Cairo nach Durazzo versetzt und die Leitung des k. und k. Consulates in Cairo dem k. und k. Consul Carl Sax übertragen.
(Allerböchste Entschliessung vom 26. April 1873.)

— Der Leiter des k. und k. Generalkonsulates in London, Ministerialrath Ignaz Ritter v. Schaffer, wurde, auf Grund einer Vereinbarung der betreffenden Ministerien, mit der beständigen Vertretung der Interessen der österreichisch-ungarischen Theilnehmer an den in London alljährlich noch bis zum Jahre 1881 stattfindenden internationalen Ausstellungen betraut.

— Der k. und k. Generalkonsul in Smyrna, Ministerialrath Dr. Carl Ritter v. Scherzer, hat einen zweimonatlichen Urlaub angetreten, und für die Zeit seiner Abwesenheit die Leitung der Amtsgeschäfte an den k. und k. Viceconsul Franz Jellinek übertragen.

— Der k. und k. Consul in Constantinopel, Gustav Oesterreicher, hat für die Dauer seinesurlaubes die Leitung der Amtsgeschäfte dem k. und k. Viceconsul Ritter v. Piombazzi übergeben.

— Der beurlaubte k. und k. Viceconsul J. H. Gossler in Boston wird während der Zeit seinesurlaubes von Herrn Devens vertreten.

— Der k. und k. Viceconsul Josef d'Alì in Trapani ist vom Urlaube auf seinen Dienstposten zurückgekehrt.

— Der neuernannte k. und k. Consul in Nantes, Peter Tristan Briandea u, hat am 16. April l. J. sein Amt angetreten.

— Der k. und k. Consul in Guatemala, Edmund Lehnhoff, hat eine Reise nach Europa unternommen und die Leitung der Geschäfte für die Dauer seiner Abwesenheit dem Herrn Carl Ritscher übertragen.

Namensverzeichnis der leitenden k. und k. österreichisch-ungarischen Consular-Functionäre in sämtlichen fremden Staaten*).

(Richtiggestellt bis Mitte Juni 1873.)

(Abkürzungen: G. A. = General-Agent; G. C. = General-Consul; G. C. St. = General-Consul-Stellvertreter; C. = Consul; V. C. = Vice-Consul; C. A. = Consular-Agent; G. = Gerent.)

A.

Acebal Dionys, C. A., Gijon.
 Adae Otto M., C. Cincinnati.
 Adam Achilles (junior), V. C., Boulogne sur Mer.
 Adermann Heinrich, C. A., Swinemünde.
 Adler Nathanael, C., Port Elizabeth.
 Agaard Andreas, C., Tromsøe.
 Albergati Marchese Francesco, C., Bologna.
 Albon Gustav Baron d', V. C., Roman.
 Alby Tranq., C. A., Philippeville.
 Alcaïn Bernhard, C. A., S. Sebastiano.
 Ali Joseph d', V. C., Trapani.
 Amirauld Peter G., C. A., La Rochelle.
 Anderson William, C., Captown.
 André Georg, C., San José.
 Andrews Ugo, C. A., Belfast.
 Angeli Robert, V. C., Spezia.
 Anselm Isak, C. A., Larache.
 Ardia Lorenz d', C., Civitavecchia.
 Asten Robert Rit. v., C., Bari.
 Avigdor Septim. Nephtaly, C., Nizza und Monaco.

B.

Baasch Eduard, C., Puerto Cabello.
 Bader Adolf, C., New-Orleans.
 Banfield John, C. A., St. Mary.
 Barana Manuel, C. A., Vigo.
 Barbon Philipp, C. A., Scalauova.
 Bargigli Dr. Theodor, V. C., Metelin.

Barissich Alois, V. C., Rhodus.
 Barth Robert, C., St. Louis.
 Bauer Raphael, C., Brüssel.
 Baumbach Moriz v., C., Milwaukee.
 Becker Carl, C., Copiapo-Caldera.
 Begasse Joseph, C., Lüttich.
 Belfiore Francesco, V. C., Siracus.
 Benator Joseph, C. A., Rabat.
 Benediks Karl, G. C., Stockholm.
 Bergh A. L. van den (jun.), G., Portsmouth.
 Bertrand Jean, V. C., Damascus.
 Beste F., V. C., Harburg.
 Beurmann Hermann, C. A., Geestemünde.
 Bianchi Karl Rit. v., C., Funchal (Madeira).
 Blyth Hammond Heinrich, C. A., Ramsgate.
 Boismenu Franz G., C. A., S. Malo.
 Boleslawski Karl Rit. v., C., Tunis.
 Bonafin Bonifaz, V. C., Nauplia.
 Bourgoïn Cölestin, V. C., Bona.
 Bradasch Nikolaus, V. C., Antivari.
 Brandenburg Johannes, G., Bombay.
 Braticch Peter, C. A., Sta. Maura.
 Brazzafolli Domenico, A., V. C., Tschesme (Chio).
 Brenner-Felsach Ernst Baron, G. C., Warschau.
 Brenner Richard, V. C., Aden.
 Briandeanu Peter Tristan, C., Nantes.
 Brightman Heinrich Ansen, V. C., Northshields und Newcastle.
 Broad William, V. C., Falmouth.
 Brusca Emil, C. A., Sassari.

* Nachtrag zu der im I. Hefte dieser Mittheilungen enthaltenen Uebersicht der k. und k. österreichisch-ungarischen Consular-Aemter.

Budich Karl, V. C., Santos.
 Bulizza Cesare, C., Livorno.
 Bunel Ed. Dav. Th., C. A., Dieppe.

C.

Caboga-Cerva Bernhard Graf, G. C.,
 Jerusalem.
 Cadet Anton, C. A., Rodosto.
 Calice Heinrich Freiherr v., G. C.,
 Shanghai.
 Calzavara Louis, V. C., Avlona.
 Camerloher Wilhelm v., C., Adria-
 nopel.
 Campbell Robert, C. A., Madras.
 Cantoni Eugen Freiherr v., C., Mailand.
 Cariniani Dr. Friedrich Karl, C., Du-
 razzo.
 Casa de Beig Pedro de Alcantara,
 C. A., Bougie.
 Castravelli Marcus, C. A., Mersina.
 Catafago Alexander, V. C., Saïda.
 Catzflis Theodor, V. C., Tripoli di
 Soria.
 Cavalini Anton, C. A., Cerigo.
 Chiari Gerhard Rit. v., G. C., Janina.
 Cischini Joseph Rit. v., G. C., Alexan-
 drien.
 Colacichi Bernhard, C. A., Alessandretta.
 Collier William F., V. C., Plymouth.
 Conighi Alexander, C., Singapur.
 Conversano Johann, C. A., Galipia.
 Cote Marius, C., Lyon.
 Cowell Richard, C., Gibraltar.
 Cunard William, C., Halifax.

D.

Dart Philipp, C. A., Terceira (Azoren).
 Daveggia Alois, G., Ismailia.
 Deboislambert F. F., C. A., Caen.
 Delden Ambrosius J. W. van, G. C.,
 Batavia (Java).
 Dembicki G. v., V. C., Livno.
 Denis, G., Bengasi.
 Dieckmann Johann, C., Kingston (Ja-
 maica).
 Dimisso Karl, C. A., Sciaeca.
 Dragancic v. Drachenfeld Stanis-
 laus, V. C., Banyaluka.
 Dragomanovic Joseph, V. C., Prevesa.

Dragovitsch Karl, G. C., Danzig.
 Drasinov Theodor, V. C., Brindisi.
 Dreier C. H., C., Iquique.
 Dreifus Theodor Freiherr v., C., Stutt-
 gart.
 Drummond Hay John, G. A., Tanger.
 Duarte Juan, C. A., Algeciras.
 Dubravcch Joseph, C., Syra.
 Dworziak Ritter v. Walden Joseph,
 G. C., Patras.
 Dyes Ludwig Gottfried, G. C., Bremen.

E.

Elfenbein Karl, C., Reval.
 Elmalek J. A., C. A., Mogador.
 Ewald Otto, V. C., Rio grande do Sul.
 Exelbirth Bernhard, C. A., Novosieliza.

F.

Falkeisen Robert, V. C., Brussa.
 Farina Giustino, C. A., Pescara.
 Fehling J., C., Lübeck.
 Fernandes F. Joaquim, V. C., Belem
 di Parã.
 Fernandez Anton Ignaz, C. A., Ferol.
 Fernau Wilhelm, V. C., Callao.
 Ferreira da Silva José, V. C., Maranhao.
 Ferretti Franz Graf, C. A., Ancona.
 Filek v. Wittinghausen Rudolf, C.,
 Jassy.
 Fleres Anton, V. C., Messina.
 Florio Ignaz, G. C., Palermo.
 Florio Paul, C. A., Enos (Dedeagatsch).
 Fontana Francesco, C., St. Thomas
 (West-Indien).
 Fontana Ignaz, V. C., Molfetta.
 Fraendi Constantin, C. A., Limasol.
 Fürth Ignaz, C., Panama.

G.

Gärtner Theodor, C., Mannheim.
 Galbraith James, V. C., Glasgow.
 Gallo Louis, C. A., Santander.
 Garrido Antonio, G., Coruña.
 Gem Eduard, V. C., Birmingham.
 Geoffroy Alphonse, C. A., Latachia.
 George Christoph, C. A., Mazagan.
 Gercovich S., C. A., Stanchio.
 Gersaglia Cosmus, G., Tenedos.

Ghetti Nikolaus, C. A., Rimini.
Ghezzi Johann, G. C., Algier.
Ghika Johann, V. C., Pyrgos.
Giofrè Santi, V. C., Terranova.
Glocke F. E., C. A., Cuxhaven.
Glücklich H., G., Burgas.
Golvaø Ferdinand, C. A., Lagos.
Gossler J. H., V. C., Boston.
Granet Eduard, V. C., Girgenti.
Grimaldi Emanuel, C. A., Catanzaro.
Groof Louis, V. C., Vlessingen.
Gross Karl Wilhelm, G. C., Rio de Janeiro.
Grüner Joseph Ritter v., G. C., Leipzig.
Guardone Thomas, C. A., Taranto.
Guizille August Joh., C. A., Lorient.

II.

Hanewinkel Fr. W., C., Richmond.
Hansal Martin, C., Chartum.
Hansen Johann, C., Kopenhagen.
Hanswenzl Johann, C., Ibraila.
Haupt Joseph, C., Amsterdam.
Havemeyer Theodor A., G. C., New-York.
Hellmann Wilhelm, C., Taona-Arica.
Hernmarkt J. Gustav, C., Riga.
Herzfeld Stephan Rit. v., G. C., Moskau.
Hill Charles, V. C., Bristol.
Hingston R., C. A., Dartmouth.
Hoffer-Hoffenfels Max Rit. v., G. C., Buenos-Ayres.
Hoffmann Dr. E., C., Honolulu.
Homfray A., V. C., Newport-Mon.

I.

Istar Johann, C. A., Candia.
Ivancich Johann, C. A., Berdiansk.
Ivich Fortunat, C., Piräus.

J.

Jackson T. T., C. A., Milford.
Jellinek Emil, C. A., Tetuan.
Jerinich Joseph F., V. C., Ismail.
Jouve J. B., V. C., Toulon.
Juhl P., G., Amagala.

K.

Kabil Anton, G., Damiette.
Kallay v. Nagy-Kallo Benjamin, G. C., Belgrad.
Kaufmann Julius, C., Galveston.
Kellner Friedrich, C. A., Saffy.
Kerjégu Louis de, C. A., Brest.
Klopp Hermann J., C., Leer.
Kländler Rütger, C., Penang.
Knappitsch Franz v., G. C., Salonich.
Kohen Heinrich, C., Cardiff-Newport.
Kohen Ignaz, C., Malta.
Kohn Dr. Philipp Isaak, C., Breslau.
Krapf Ritter v. Liverhof Dr. Ferdinand, G. C., Liverpool.
Kreglinger Hermann, C., Antwerpen.
Kremelberg J. D., C., Baltimore.
Krohn Wollert Dankert, C., Bergen.
Krüger Christian, G. C., Lima.
Krus Karl, G. C., Lissabon.
Kulissich Ludwig, C. A., Nikolajeff.
Kulissich Nikolaus, G., Kertsch.
Kummerer Rudolf, C., Sidney.
Kwiatkowsky Karl v., C., Galatz.

L.

Ladico Spiridion de, C. A., Mahon.
Laer Thomas, C. A., Surabaya.
Lalau de Armand, C., Bordeaux.
Lané Adolf, V. C., Maroim.
Lane W. H., C. A., Horta.
Lapeen Jean, C. A., Casablanca.
Latiner Georg, C., San Juan (Puerto rico).
Leborgne Augustin, C. A., Fécamp.
Lehnhoff Edmund, C., Guatemala.
Lenk v. Wolfsberg August, G. C., Barcelona.
Leseigneur P. A., C. A., S. Valery en Eaux.
Licen Anton, G., Küstenddsche.
Lippich Friedrich, C., Priserend.
Livramento José Baron de, C., Pernambuco.
Low Andreas, V. C., Savanuah.
Lucca Franz de, C. A., Gallipoli.
Lübecke Eduard, C., Stettin.
Lüling Florenz, G., Matanzas (Cuba).
Lutterotti Joseph, V. C., Sofia.

M.

Mair D., V. C., Helvetslnis.
 Maisonnave e Cutayar Johann, C. A., Alicante.
 Manger Leon, C. A., Cherbourg.
 Marichich Johann, V. C., Volo.
 Martinez Neale José, C. A., Almeida.
 Martyrt Georg v., G. C., Corfú.
 Masius Wilhelm, C., Bangkok.
 Mateucci Raphael, C. A., Sinigaglia.
 Mathews William Dawies, C. A., Penzance.
 Matterazzo Philipp, C. A., Gaëta.
 Maurig Ritter v. Sarnfeld Anton, G. C., Marseille.
 Mayer Heinrich, G., Charleston.
 Mazzorana Anton, C. A., Mariupol.
 Meyer Joaquim Theodor, V. C., Trinidad (Cuba).
 Meyer Karl, C., Gothenburg.
 Michelli Franz, C., Cork und Queens-town.
 Michieli E., G., Sinope.
 Micklasiewicz Joseph, C. A., Saffed und Tiberia.
 Mohr Ferdinand, C. A., Kiel.
 Mollnár Karl v., V. C., Krajova.
 Montlong Oscar, G. C., Rutschuk.
 Moreno y Torres Miguel, C. A., Denia.
 Moretti Karl, V. C., Zante.
 Moschetti Karl, C. A., Tabarca.
 Mücke Gustav, C., S. Francisco.

N.

Negrus Nikolaus, V. C., Beltsch.
 Neil J. O., C. A., Londonderry.
 Neil Johann Torlades O., C. A., Setubal.
 Neumann Karl, C., Porto Plata.

O.

Oculi Peter, C., Monastir.
 Oehlmann Christ. Ludwig, C., Königsberg.
 Oesterreicher Gustav, C., Constantinopel.
 Omóikus Nikolaus, V. C., Tuzia.
 Oppenheim Eduard, G. C., Köln.
 Ossmann Bruno, V. C., Giurgevo.
 Overbeck C. F., C., Rangoon.

Overbeck Gustav Rit. v., G. C., Hongkong und Macao.

P.

Pajno Angelo, C. A., Lipari.
 Paravicini Jakob, C., Buenos-Ayres.
 Parlender Peter, V. C., Barletta.
 Pascal Jakob, V. C., Jaffa.
 Pascotini Joseph, V. C., Larnacca (Cypern).
 Pavlides Giovanni, C. A., Nicosia.
 Pedreno Andreas, V. C., Cartagena.
 Pertazzi Friedrich Rit. v., C., Tultscha.
 Petersen Peter, C., Christiania.
 Philippe Karl, C. A., S. Lucas de Barameda.
 Picciotto Moisé Rit. v., G. C., Aleppo.
 Pilat Friedrich v., G. C., Venedig.
 Pimont Prosper, C. A., Rouen.
 Pinto Egyd Carlos Augusto, V. C., Ponta Delgada (S. Michele).
 Pistoretti Jakob, V. C., Susa, Monastier und Media.
 Pizzoli Anton, C. A., Mostaganem.
 Plaideau Numa, C., Dünkirkchen.
 Plaisant Dr. Franz de, C. A., Carloforte.
 Portelli Franz, V. C., Calamata.
 Preuss Ugo, V. C., Plojesti.
 Princig Dr. Karl, G. C., Odessa.
 Prochelle Eduard, C., Valdivia-Corral.

Q.

Questiaux Alfons Rit. v., C., Trapezunt.

R.

Ramos Telez Ferdinand, V. C., Malaga.
 Real de Asua Raimondo, V. C., Bilbao.
 Reglia Paul, C., Mostar.
 Reincke Robert, C., Arequipa-Islay.
 Reinhard Otto Karl, C. A., Christiansand.
 Reinhold Heinrich, C., Calcutta.
 Remy-Berzencovich E. O., C., Suez.
 Revertere Majo Joseph, C. A., Vinaros.
 Ribeiro de Cunha Severino, V. C., Ceará (Fortaleza).
 Ricci Sebastian, V. C., Savona.
 Richards Tom. P., V. C., Swansea.
 Rius y Ballestreri Joaquim, V. C., Tarragona.

Rosenbuseh Colin Th., G., Sierra Leona.
Rosenkranz F. W., C., Libau.
Rossi Alois, C., Tripolis.
Rothschild Anton Baron v., G. C.,
London.
Rothschild Gustav Baron v., G. C.,
Paris.
Rothschild Karl W. Baron v., G. C.,
Frankfurt a. M.
Royo y Salvador Franz, V. C., Valencia.
Runcaldier Omer, V. C., Ravenna.
Ryan Robert, C. A., Limerik.

S.

Sachsl Leopold, V. C., Philippopol.
Saggiante Jakob, C., Cagliari.
Salomonson Nathanael, C., Port Elizabeth.
Sanchez-Barcellona Hieronymus, C. A., Torre Vieja.
Sava Georg, V. C., Cefalonia.
Savini Nikolaus Graf, V. C., Fermo.
Sax Karl, C., Cairo.
Sbisá Georg, V. C., Taganrog.
Scenude Macarius, C. A., Luxor.
Schaeck Adolf Rit. v., C., Genf.
Schäffer Ignaz Rit. v., G. C. St., London.
Scharfenberg Wilhelm, G. C., Havana (Cuba).
Scherzer Dr. Karl Rit. v., G. C., Smyrna.
Scheydt Karl, C., Cette.
Schindler-Escher Kaspar, C., Zürich.
Schlechta-Wszehrd Ottocar Baron v., G. C., Bukarest.
Schmidl Dr. Max, C., Tanger.
Schmillinsky Eduard, C., Maracaibo.
Schneider August, C., St. Gallen.
Schnitzler Robert, C., Chicago.
Schönenberg Johann, C., San Salvador.
Schoenjahn A. M., C., Mobile.
Schuhmann Karl Wilhelm, V. C., St. Jago de Cuba.
Schultze Eduard, C., Montreal.
Schultze Friedrich W., C., Colombo (auf Ceylon).
Schulz Adolf Rit. v., C., Widdin.
Schwarz Theodor, C., Louisville.
Schwegel Joseph Rit. v., G. C., Constantinopel.
Scopinich Joh. Anton, C. A., Acri und Caiffa.

Scotto Santi, V. C., Porto Longone.
Scutto Tomaselli Alfio, V. C., Catania.
Seaman-Kindred Alfred, C., Belize.
See-Rodrigues Salomon, V. C., Bayonne.
Seput Nikolaus, V. C., Samsun.
Sevasto Stephan, C. A., Aivali.
Sgiteovich Stephan, V. C., Oran.
Shaw Juan Duncan, G. C., Cadix.
Sichel Julius, V. C., Manchester.
Siderides A. C., C. A., Gallipoli.
Sieveking G. H., V. C., Altona.
Silva Luiz Barbosa de, C. A., Viana.
Simmonds Emil, C., Port au Prince.
Simon Theodor, C., Guayaquil.
Small Thomas, C. A., Yarmouth.
Sörnsen Ferdinand, C., Saigon.
Sonza Guimaraes Joaquim de, V. C., Oporto.
Soper John, V. C., Gloucester.
Soretič Franz R. v., G. C., Genua.
Sorvillo Natale di, G. C., Neapel.
Sosat Johann, G. C., Valparaiso.
Spanier Julius, C., Manila (Philippinen).
Spence Patrick Gordon, C. A., Point de Galle.
Sponti Johann, V. C., Seres.
Sponti Michael, V. C., Cavalla.
Stade C. Th., C., Bahia.
Stange P. D., C., Akyab.
Stefenelli v. Brendterhof und Hohenmauer Joseph, C., Port Saïd.
Stiglich Vincenz, C., Canea.
Storace Franz, V. C., Castellamare d'Itabia.
Strangmann Joseph, C. A., Waterford.
Strunz August, C., Barranquilla.
Susini Peter, C. A., Isola della Maddalena.

T.

Tapia Georg, C. A., Gerbi und Sfax.
Tapia Paulus, C. A., Biserta.
Taulow Christian, C. A., Drontheim.
Tedeschi Adolf, V. C., Varna.
Teltscher Edmund, C. A., Porto Alegre.
Theodorović Dr. Svetozar, G. C., Sersajevo.
They Alexander, V. C., Goletta.
Thompson Johann, V. C., Hull.
Thoneman Emil, C., Melbourne.
Thüss J. Ferd., C. A., Honfleur.
Torres Franz de, C. A., Ribadea.

Trifilli Theodor, C. A., Rettimo.
Trotteux Stephan, C., Havre de Grace.

U.

Udrycky v. Udryce Gustav, V. C.,
Folticzeni.
Udrycky v. Udryce Ludwig, V. C.,
Bottuschan.
Umbert, Nikolaus, V. C., Palma.

V.

Valery Joseph, V. C., Bastia.
Vapeur Silvain, C. A., S. Valery en
Somme.
Vendroux Jacques, V. C., Calais.
Vercovich Lucas, V. C., Trebigne.
Verhaeghe Konstantin, C., Gent.
Verre Anton, C. A., Castelsardo und
Terranova.
Vidal Leon, C. A., Port de Boue.
Viscovich Alois, C., Sulina.
Vollenhoven Hendrick van, V. C.,
Rotterdam.

W.

Wagenknecht Edmund, C., Montevideo.

Walcher v. Moltheim Dr. Leopold,
G. C. St., Paris.
Wallis Wilhelm, C. A., Ivizza.
Wassitsch Konrad, G. C., Sentari (Nord-
Albanien).
Welsch Richard, V. C., Dublin.
Westenholz Baron C. F., G. C., Ham-
burg.
Westergaard L., C., Philadelphia.
Wilson W. H. B., C., Port Louis.
Worms Georg, C., Edinburg und Leith.
Wright J. M., V. C., Appalachieola.
Wyneken Georg Rit. v., G. C., St.
Petersburg.

X.

Xantopulo Nikolaus, V. C., Dardanellen.

Z.

Zagórski Kajetan, V. C., Turn-Severin.
Zagórski Elias, V. C., Fokschan.
Ziegler Rudolf, C., Bassein.
Zirilli Basil, Ant., C. A., Milazzo.
Zurmühlen Kaspar Dietrich, V. C.,
Nieuwe-Diep.
Zwiedinek v. Südenhorst Julius,
G. C., Beirnt.

Schiffahrt und Handel von Malta.

Malta. Der Hafen dieser Insel ist und bleibt der Aufenthaltsort für jene zahlreichen Seeschiffe, welche das Mittelländische Meer befahren. Die Ergebnisse des letztjährigen Schiffahrtsverkehrs von Malta liefern, wenn es dessen noch bedürfte, den neuerlichen Beweis, dass in der modernen Navigation die Dampfkraft mehr und mehr an die Stelle des Segels tritt und über dieses entschieden die Oberhand gewinnt.

Im Jahre 1872 sind hier 2133 Dampfer von 1,843.950 Tonnen und 2077 Segelschiffe von 376.473 Ton. eingelaufen; es hat sich also im Vergleiche zum Vorjahre die Zahl der ersteren erhöht, die der letzteren jedoch verringert.

Ueberhaupt ist diese Zunahme auf der einen und die Abnahme auf der andern Seite während der letztverflossenen 5 Jahre nahezu constant gewesen, wie aus der folgenden detaillirten Uebersicht der in Malta eingelaufenen Kauffahrtschiffe hervorgeht:

Segelschiffe	1868		1869		1870	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	179	64.871	112	40.787	86	28.383
Italienische	1323	124.498	1090	104.567	1284	122.324

Segelschiffe	1868		1869		1870	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Griechische	481	79.277	329	56.197	321	58.888
Englische	615	126.127	511	92.510	522	96.488
Türkische	144	13.228	77	7.705	84	8.836
Tunesische	67	2.445	40	1.854	39	1.452
Spanische	38	3.982	9	1.167	8	943
Französische	39	6.279	29	4.458	37	2.283
Russische	30	8.780	60	17.768	45	13.550
Norwegische	42	15.025	15	4.367	28	9.393
Holländische	20	2.738	22	2.829	10	1.294
Samiotische	19	1.152	5	719	5	507
Deutsche	79	21.728	34	10.830	24	7.073
Jerusalemitanische	7	401	3	233	2	114
Amerikanische	5	2.262	7	1.601	9	321
Schwedische	5	2.465	4	1.938	5	265
Belgische	2	528	—	—	1	356
Walachische	2	316	4	930	5	838
Dänische	4	904	6	802	1	107
Zusammen	3101	477.006	2357	351.262	2516	353.415

Segelschiffe	1871		1872	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	166	69.389	86	28.242
Italienische	1582	201.780	1121	82.588
Griechische	287	53.757	236	38.712
Englische	533	105.787	395	68.679
Türkische	98	9.820	69	8.168
Tunesische	52	2.427	32	2.297
Spanische	2	538	2	213
Französische	9	1.350	10	1.101
Russische	44	14.488	45	13.666
Norwegische	72	29.127	21	7.520
Holländische	4	573	5	624
Samiotische	5	666	5	706
Deutsche	74	23.023	39	121.998
Jerusalemitanische	2	244	1	60
Amerikanische	6	2.316	4	1.230
Schwedische	8	3.432	2	158
Walachische	1	168	1	128
Dänische	2	345	—	—
Portugiesische	—	—	3	443
Zusammen	2947	519.030	2077	376.473

Dampfer	1868		1869		1870	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	1	1.002	—	—	2	429
Englische	1073	924.016	1009	861.061	1139	1,023.472
Italienische	101	36.299	109	33.587	107	34.925
Französische	80	45.099	106	86.479	73	39.537

Dampfer	1868		1869		1870	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Türkische	26	5.328	31	6.160	28	6.671
Belgische	5	2.940	7	5.258	17	19.228
Russische	5	1.598	4	2.783	8	9.243
Spanische	3	1.166	5	2.339	1	372
Walachische	2	1.390	—	—	—	—
Aegyptische	2	1.912	—	—	—	—
Tunesische	2	800	—	—	5	4.443
Holländische	—	—	2	871	10	6.789
Norwegische	—	—	1	437	3	1.341
Zusammen	1300	1,021.550	1274	998.975	1393	1,146.450

Dampfer	1871		1872	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	2	1.248	5	5.554
Englische	1463	1,344.120	1841	1,672.981
Italienische	107	34.700	109	42.490
Französische	59	33.157	48	26.791
Türkische	36	8.649	33	7.858
Belgische	23	34.165	27	28.708
Russische	7	3.736	7	5.694
Spanische	7	2.247	8	2.549
Aegyptische	5	3.624	5	4.355
Tunesische	1	1.067	—	—
Holländische	12	10.862	21	16.493
Norwegische	6	4.125	9	8.091
Dänische	1	794	8	6.071
Amerikanische	2	6.726	—	—
Griechische	2	142	—	—
Schwedische	—	—	5	2.289
Deutsche	—	—	6	4.221
Zusammen	1733	1,489.362	2132	1,834.145

Die österreichisch-ungarische Flagge figurirt in der Reihe der eingelaufenen Dampfer noch mit sehr geringen Belangen und nur die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Adria“ liess ihre eigenen Schiffe in Malta anlegen, um Kohlen und Lebensmittel einzunehmen und gegebenen Falls auch ihre Ladung zu vervollständigen.

Die näheren Daten über den Verkehr österreichisch-ungarischer Schiffe in diesem Hafen während des Jahres 1872 enthält die nachstehende Tabelle:

	Einkauf		Auslauf	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Handelsthätig beladene Schiffe	14	2.607	4	2.554
Unbeladene und handelsunthätige Schiffe	77	31.189	85	30.856
Zusammen	91	33.796	89	33.410
Darunter Dampfer	5	5.554	5	5.554

Während der drei ersten Monate des laufenden Jahrs sind hier folgende Handelsschiffe erschienen:

Flagge	Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	11	4.435	2	2.149
Italienische	271	14.426	14	6.706
Englische	80	14.493	433	431.464
Griechische	43	8.464	—	—
Russische	7	2.583	—	—
Türkische	7	581	9	1.767
Tunesische	5	342	—	—
Französische	3	335	14	8.083
Samiotische	2	431	—	—
Norwegische	1	462	4	3.932
Deutsche	1	290	1	666
Amerikanische	1	262	—	—
Dänische	1	207	1	875
Holländische	1	129	4	4.123
Walachische	1	120	—	—
Jerusalemitanische	1	75	—	—
Belgische	—	—	9	7.120
Aegyptische	—	—	2	2.033
Spanische	—	—	2	950
Zusammen	436	47.835	495	469.868

Während Malta früher der Punkt war, wo die Segelschiffe lediglich ihre Orders erhielten und die Dampfer sich mit Steinkohlen versorgten, kommen jetzt, da dieser Hafen zum Entrepôt der Berberei geworden, hier auch Verladungen von Handelsgütern vor.

Im vorigen Jahre fanden mehrere Segelschiffe von Malta aus Beschäftigung und einige Dampfer trafen fast ganz leer ein, um hier Waaren, insbesondere für England zu laden.

Ausser den Dampfern der Peninsular and Oriental Company, welche die indische Post befördern, lassen noch folgende Gesellschaften ihre Dampfer in Malta vor Anker gehen:

die „Liverpool and the Mediterranean“-Gesellschaft, deren Schiffe den Dienst auf der Linie Liverpool-Gibraltar-Malta-Alexandrien besorgen;

die „Anchor-Line“ zwischen Glasgow, Tunis, Malta und Alexandrien;

die „Liverpool and the East“ zwischen Liverpool, Malta, Syra, Constantinopel und Smyrna;

die Gesellschaften „Bibby“ und „Burns and Mac Iver“, welche die nämliche Linie befahren;

eine französische Gesellschaft, deren Linie die Häfen Marseille, Malta, Alexandrien und Port-Saïd in sich schliesst;

die italienische Gesellschaft „Florio“ mit dem Dienste zwischen Malta und Italien.

Alle diese Gesellschaften verkehren auf den bezeichneten Linien schon seit Jahren und widmen hiefür fortwährend eine grössere Anzahl Dampfer, mit alleiniger Ausnahme der Gesellschaft „Florio“, welche seit Beginn des laufenden Jahrs nur mehr 1 anstatt 2 Dampfer hieher sendet und dadurch die Postverbindung mit dem Continent schmälert.

Der im Jahre 1871 am hiesigen Platze neu aufgetauchte Handelsartikel, das Spartogras*), ist auch in 1872 ein Gegenstand lebhaften Verkehrs gewesen. Aus den

*) Vergl. den Jahresbericht aus Malta im I. Hefte dieser Mittheilungen, S. 21.

verschiedenen Echellen der Berberei nach Malta gebracht, wurde er von hier nach den verschiedenen Verbrauchsmärkten, unter welchen die englischen obenau stehen, geleitet.

Es wurde nicht unterlassen, die österreichischen Papierfabriken auf diesen neuen Rohstoff aufmerksam zu machen; dieselben finden ihn jedoch seines hohen Preises wegen zur Verarbeitung nicht zusagend und ziehen es vor, sich an alte getheerte Taue zu halten, von denen im vorigen Jahre mehrere Partien von hieraus nach österreichischen Häfen gesendet wurden.

War einmal der Grundsatz zu Ehren gebracht, dass die Insel Malta ein grosses Entrepôt zu bilden habe, wo sich die Erzeugnisse des Inneren der Berberei ansammeln, um von da mit gutem Erfolge an ihre Bestimmung gebracht zu werden, so beschränkten sich die Speculanten nicht blos auf Spartogras, sondern versendeten auf dem gleichen Wege auch Alizzari, Elefantenzähne, Straussfedern, ungewaschene Wolle von Bengazi, Datteln von Sfax, Thierhäute von Tripolis und Tunis, Oel und noch viele andere minder wichtige Producte, welche die Berberei für Europa liefert, im Tausche gegen die Industrie-Erzeugnisse Oesterreich-Ungarns, Deutschlands, Frankreichs, Belgiens und Englands.

Die Einfuhr dieser letzteren Gegenstände findet in verschiedenen Richtungen statt, von denen jedoch Malta die vorzüglichste ist, soweit Tripolis und dessen östliche Küste in Betracht kommt; wogegen Tunis, welches mit Italien eine directe Verbindung hat, sich für den Waarenbezug aus Europa nur selten der Vermittelung Malta's bedient.

Die Gattung der hieher gelangenden Einfuhr Güter ist nahezu jedes Jahr dieselbe; als hauptsächlichliche Bedarfsgegenstände sind zu erwähnen: Weizen, Holz- und Steinkohlen, Holz, Rinder, Papier, Spirituosen, Wein und Bier.

Die Weizenproduction dieser Insel genügt in guten Jahren nur für ungefähr 3 Monate, das Fehlende wird aus Russland bezogen, und da ist es namentlich harter Weizen von Taganrog, der vor allen andern Sorten den Vorzug erhält.

Im vorigen Jahre wurden übrigens namhafte Mengen dieser Fruchtgattung aus Algerien und speciell aus Bona bezogen, und zwar zur Zeit der Krisis, wo einerseits durch geräumte Lager, andererseits durch lebhaften Begehre für den täglichen Bedarf der Bevölkerung und der Garnison die Speculanten ausser Stande gesetzt waren, Aufträge für Sendungen vom Schwarzen Meere zu geben.

Wenn Oesterreich-Ungarn in guten Erntejahren sein Erzeugniss zu einem Preise, wie er für harten Taganrog-Weizen bezahlt wird, hieher zu stellen vermöchte, so lässt es wohl keinen Zweifel zu, dass die Händler von Malta sich mit ihren Bestellungen viel lieber nach Triest und Fiume wenden würden, anstatt ihre Waare einem langen, gefährlichen und häufig auch durch die Jahreszeit beschränkten, wenn nicht ganz unterbrochenen Transporte auf dem Schwarzen und Azoff'schen Meere anzuvertrauen.

Die Industrieerzeugnisse der österreichisch-ungarischen Monarchie werden im Allgemeinen jederzeit am hiesigen Markte zu finden sein, doch kommen sie leider häufig unter der Bezeichnung als französische, englische oder italienische Waaren vor. Der Grund dieser unerfreulichen Erscheinung liegt darin, dass es an einer directen Verbindung mit den österreichisch-ungarischen Seepätzen fehlt, weshalb derlei Güter über Marseille oder Genua, manchmal sogar auf dem Umwege über England hieher gelangen.

So z. B. importirt England Lederarbeiten welche die Marke österreichisch-ungarischer Fabriken an sich tragen, als eigenes Erzeugniss.

Dadurch, dass diese und ähnliche Artikel, indem sie auf so indirecte Weise den hiesigen Markt erreichen, durch zahlreiche Hände gehen, deren jede daran verdienen will, erfahren sie natürlich eine fühlbare Vertheuerung.

Soll die Güte und sorgfältige Ausführung unserer Waare die Concurrenz mit der französischen und englischen ermöglichen, so erscheint es unumgänglich nothwendig, dass dieselbe unmittelbar aus dem Erzeugungslande an seine Bestimmung abgeliefert werde, und dass ausserdem die hiefür dienende directe Seeverbindung gleichzeitig auch eine vollkommen regelmässige sei.

Was hier von Lederarbeiten gesagt ist, gilt ganz ebenso auch von böhmischen Krystallwaaren, von Arbeiten in Holz, von Schafwollartikeln und allerlei andern Erzeugnissen unseres Landes, welche vermöge ihrer Güte gewiss keine Concurrenz zu scheuen hätten, wenn sie nur direct, anstatt erst durch zweite, dritte und selbst durch vierte Hand, hieher gelangen würden.

Kartoffeln wurden in 1872 ausschliesslich von Triest auf Segelschiffen eingeführt, während sonst in Jahren, wo hier von dieser Knollenfrucht wenig geerntet wurde, Belfast das Nöthige geliefert hat.

Es war in der That ein glücklicher Gedanke Seitens einzelner österreichisch-ungarischer Versicherungsanstalten, in Malta Agentien zu errichten. Die Gesellschaften „Victoria“ von Pressburg und „Fiducia“ von Triest arbeiten hier in ausgedehntem Massstabe, und erfreuen sich bei der hiesigen Handelswelt eines unbegrenzten Vertrauens.

Mehrere italienische, eine griechische und eine schwedische Assecuranz-Gesellschaft folgten dem gegebenen Beispiele, ohne jedoch bisher günstige Resultate zu erzielen.

Der ungemeine Aufschwung der Dampfschiffahrt in diesen Gewässern bringt es mit sich, dass in entsprechendem Verhältnisse auch die Einfuhr von Steinkohlen nach Malta sich vermehrt. Der Unterschied zwischen den zwei Jahren 1871 und 1872 beträgt 52.857 Tonnen, indem in der erstgenannten Periode 221.787 und in der letzteren 274.644 Tonnen Steinkohlen hieher zugeführt wurden. Den weitaus grössten Theil davon liefert England, indem speciell im letztverflossenen Jahre nur wenige Ladungen dieses Brennstoffs aus Cette kamen, mit der Bestimmung für die französischen Dampfer, welche regelmässig diese Insel besuchen.

Besondere Erwähnung verdienen die Schwankungen, denen im vorigen Jahre Wechsel und Valuten ausgesetzt waren.

In den ersten Monaten begann Alexandrien Baargeld, namentlich Pfund Sterling und 20-Frankenstücke zu begehren. Als bald sendeten die hiesigen Wechsler englische Goldstücke zu Tausenden dahin, und nahmen dafür Wechsel auf London, die in Alexandrien sehr billig zu haben waren.

Die Besitzer von klingender Münze in Malta gingen in Folge des starken Bedarfes mit ihrer Preisforderung immer höher, und im Juli betrug der Coursunterschied zum Nachtheil des sicilianischen Thalers beim Pfund Sterling $9\frac{1}{2}$ d. und beim 20-Frankenstück 7 d.

Plötzlich jedoch stellte Alexandrien seine Nachfrage nach englischem und französischem Baargelde ein, während daselbst zu gleicher Zeit der Devisencours auf London stieg, wodurch sich die obige Differenz in einem Augenblicke auf $7-6\frac{1}{2}$ und resp. $4-3\frac{1}{4}$ d. verringerte. Dies war übrigens nichts weiter als ein Spiel und das Agio erhob sich ebenso hastig, als es erst gefallen war, wieder auf den früheren Satz von resp. $9\frac{1}{2}$ und 7 d.

Einestheils durch die bedeutenden Sendungen von Baargeld, welche in einer Woche hunderttausende Pfund Sterling erreichten, anderntheils durch den Empfang von Londoner Wechseln wurden die Bankgeschäfte in lebhaftere Bewegung versetzt.

Trotz des Vertrauens, welches das englische Papier am hiesigen Platze genoss, und welches sich für Wechsel auf drei Monate in einer Prämie von $2\frac{1}{2}-2\frac{3}{4}$ pCt.

gegen sicilianische Thaler, und für solche auf 30 Tage in einer Prämie von $3\frac{1}{4}$ bis $3\frac{3}{4}$ pCt. ausdrückte, konnten doch nicht alle jene Wechsel hier allein untergebracht werden, sondern gingen zum Theil nach Neapel, Genua, Messina und andern italienischen Märkten, wo sich der Cours derselben günstig stellte.

Die österreichisch-orientalische Bank in Alexandrien ist es, von welcher der Begeh nach Baargeld zuerst ausging und welche diese Operation in ausgedehnter Weise und gewiss mit nicht geringfügigem Nutzen durchgeführt hat.

Der Export von Industrieerzeugnissen dieser Insel, als: Strohhüte, für Matrosen, Segeltuch, steinerne Gefässe, Spitzen, Filigranarbeiten in Gold und Silber, hat sich während des vorigen Jahrs in den gewohnten Verhältnissen bewegt. Segeltuch geht grossentheils nach den Seeplätzen des österreichisch-ungarischen Küstengebietes; von Matrosenhüten sind die feineren Sorten nach Triest und England, die ordinären nach der Levante bestimmt. Die Erzeugung von Baumwollgespinnsten verringert sich alljährlich, weil Malta mit der so billigen französischen und englischen Waare nicht zu concurren vermag.

Zu den landwirthschaftlichen Producten dieser Insel zählt, ausser Weizen und Baumwolle, auch Kümmel, wovon in guten Jahren viel nach England, Frankreich und auch nach Italien zur Branntweinbereitung versendet wird.

Der Preis dieser Frucht wechselt sehr stark, je nach der auswärtigen Nachfrage. Während derselbe am Schlusse des Jahrs 1871 bis auf 6 Pfund Sterling pr. Cantar von Malta emporging, wurde in der zweiten Hälfte des letztverflossenen Jahrs nur 3 L. und selbst 2 L. 15 s. pr. Cantar bezahlt, weil der Ausfall der Ernte ein günstiger war und gleichzeitig Abnehmer für die angesammelten Vorräthe fehlten.

Pomeranzen werden jedes Jahr in grossen Mengen nach England und Odessa exportirt, und bilden zunächst in den Monaten Jannar und Februar den hauptsächlichsten Exportartikel.

Kartoffeln liefern in 1872 eine sehr mittelmässige Ernte und während in guten Jahren eine Anfuhr dieser Knollenfrucht stattfindet, musste Malta diesmal nicht unbeträchtliche Mengen davon beziehen, und zwar anschliesslich von Triest.

Im vorigen Jahre wurde das hydraulische Dock vollendet, so dass jetzt Malta vier solche Anstalten, darunter 3 Trockendocks, besitzt.

Die Fischerei in Lofoten (Nordland).

Bergen. Nach den amtlichen Berichten der königl. Aufsicht hat der diesjährige Fischfang in Lofoten 19,500.000 Stück Fische (Dorsch, Kabeljau), 50.000 Tonnen Leber oder wenigstens 25.000 T. Thran und 18.000 T. Rogen geliefert. Von letzterem Artikel ist ein nicht unbedeutender Theil weniger gute Waare. Der Chef der Aufsicht meint, dass nach aller Wahrscheinlichkeit die Menge von Fischen und Thran durch eine Nachfischerei, die von den Fischern der Gegend, wie auch von einigen daselbst noch verweilenden fremden Fischern betrieben wird, sich noch ein wenig erhöhen werde.

Der gesammte Fang vertheilt sich, nach Abzug der von den Fischern consumirten Fische, auf $11\frac{1}{2}$ Mill. (oder ungefähr 580.000 Waag à 18 Kilogr. = 36 Zollpfd.) Fische, die gesalzen oder zu Klippfischen präparirt sind, und $7\frac{1}{2}$ Mill., die luftgetrocknet werden und gegen 300.000 Waag Rundfisch (Stockfisch) liefern.

Der diesjährige Fang übersteigt denjenigen des Jahrs 1872 um volle 2 Mill. und das durchschnittliche Resultat der letzten 14 Jahre um $\frac{1}{2}$ Mill.

Während der ganzen Saison wurde das rohe Product mit ausserordentlich hohen Preisen bezahlt, eine Folge der geringen Ausbente im Anfange der Fischerei, welche

durch lang anhaltende Stürme gestört wurde. Ausserdem sind auch die ungünstigen Berichte über den Fischfang in den südlichen Gegenden bei Sundmór und Nordmór auf den erhöhten Preis des Productes nicht ohne Einfluss geblieben.

Der Gesamtwertb des diesjährigen Fischfangs in Lofoten ist wohl der grösste bis jetzt bekannte und kann auf 1,700.000 Speciesthaler (à 2 fl. 27 kr. ö. W.), gegen 1,260.000 Spesthrl. in 1872 und 1,250.000 Spesthrl. im Durchschnitt der Jahre-1859 bis 1872, veranschlagt werden.

Ueber die Zahl der Fischer, die sich heuer mit dem Fange beschäftigten, vermisst man noch die Angaben, nur ist bekannt, dass am 16. Februar 3000 Fischerbarken thätig waren, dass am 26. Februar diese Zahl sich vermehrt hat, und dass am 4. März alle Fischer an der Küste versammelt waren. Man meint übrigens, dass dieselben ebenso zahlreich wie im Vorjahre (16 Mann) gewesen seien.

Bereits um die Mitte Januar begann der Eang, doch beteiligten sich damals nur wenige Fischer, und noch am 25. Jannar waren blos bei 800 Fischerbarken in Beschäftigung. In den Monaten Januar und Februar war das Wetter dem Fange sehr hinderlich; am Schlusse des letzteren Monats betrug derselbe nur 3½ Mill Stück Fische.

Lange Zeit befürchtete man ein Misslingen; in der letzten Hälfte des März besserte sich aber das Wetter und namentlich Anfangs April nahm die Ausbeute zu.

Auch der Fischfang in Sndmór und Nordmór, der unter bedenklichen Umständen begann, stellte sich am Schlusse der Saison günstiger herans und endete mit einer Ausbeute von etwa 5 Mill. Fische, eine Menge, die jedoch der vorjährigen um etwas nachsteht. Der Fang an den andern Küstentheilen von Norwegen, der im letzten Jahre sehr ergiebig war, ist diesmal als misslungen anzusehen.

Die nachfolgende vergleichende Uebersicht zeigt, wie sich das Erträgniss des Fischfangs von Lofoten in den letzten 15 Jahren gestaltet hat.

Jahr	Kliffisch Waag	Rundfisch Waag	Preis des grossen Hun- dert *) Spesthrl.	Thran		Rogen	
				Mille Ton.	Preis pr. Tonne Leber, Spe- sthr.	Mille Ton.	Preis pr. Tonne, Spesthrl.
1859	600.000	320.000	4¼	30	5½	20	4¾
1860	700.000	350.000	5	40	5¼	16	4
1861	520.000	360.000	4¾	32	5¼	14	4½
1862	210.000	240.000	5¼	15	6	7	5½
1863	660.000	130.000	6½	20	6½	10	6½
1864	300.000	140.000	6½	12	6¾	6	5¼
1865	580.000	270.000	6¼	20	6½	16	5
1866	580.000	300.000	6	26	6½	18	6¼
1867	590.000	400.000	5¼	30	6	20	8½
1868	580.000	250.000	4	17	5¾	24	6
1869	570.000	290.000	4¼	18½	5½-6	17	7½
1870	540.000	400.000	6	30	6	20	9
1871	500.000	240.000	7	22	¾	16	7
1872	450.000	300.000	6¼	24	5½	22	6½
Durchschnitt von 1859—1872	540.000	285.000	sp. 66 Sch.	24	6	16½	6½ ₁₀
1873	580.000	300.000	6¾	25	6	18	8

*) Das grosse Hundert beträgt um 20 pCt. mehr als das gewöhnliche Hundert.

Schiffahrts- und Handelsverkehr von Smyrna im Jahre 1872.

Smyrna. Das abgelaufene Geschäftsjahr muss im Allgemeinen als ein sehr günstiges bezeichnet werden; der Werth der gesammten Handelsbewegung war um nahezu 5 Mill. Gulden höher als im Vorjahre, und das traurige Ende einiger angesehenen Handelsfirmen Smyrna's kann erst dem laufenden Jahre zur Last geschrieben werden.

Der Gesamtwert der Einfuhr betrug 34,943.388 fl. (gegen 37,600.412 fl. in 1871), jener der Ausfuhr 48,508.376 fl. (gegen 40,432.228 fl. in 1871), so dass der Gesamtumsatz einen Werth von 83,451.764 fl. (gegen 78,032.640 fl. im Vorjahre) ausmacht.

Auf die einzelnen Länder vertheilt sich die Werthsumme des letztverflossenen Jahres in folgendem Masse:

Länder	Werth der Einfuhr fl.	Werth der Ausfuhr fl.	Gesamtwert fl.
Oesterreich-Ungarn	3,715.792	8,738.384	12,454.176
Amerika	709.008	3,778.480	4,487.488
Belgien	210.272	161.792	372.064
Deutschland	2,213.756	705.096	2,918.852
Aegypten	1,437.748	780.384	2,218.132
Frankreich	5,098.724	5,096.004	10,194.728
Griechenland	196.656	131.376	328.032
Grossbritannien	13,442.664	17,841.028	31,283.692
Holland	188.040	1,737.680	1,925.720
Italien	969.908	1,859.204	2,829.112
Russland	1,888.160	791.720	2,679.880
Spanien	—	5,461.416	5,461.416
Türkei	4,872.660	1,425.812	6,298.472
Zusammen	34,943.388	48,508.376	83,451.764

In Bezug auf die Quantität der einzelnen Handelsartikel und deren Werth vertheilt sich die Einfuhr wie folgt:

Waaren	Gesamtwert fl.	Davon aus Oesterreich-Ungarn
		Werth fl.
Alaun	17.240	—
Bauholz	354.360	61.040
Baumwolle	4,236.548	224.320
Bier	42.052	30.052
Blech	53.440	—
Blei	134.344	7.064
Bretter	303.912	135.440
Butter	349.504	24.480
Caviar	914.200	—
Cerealien	137.396	—
Cochenille	72.560	—
Droguen	163.480	40.240

W a a r e n	Davon aus Oesterreich-Ungarn	
	Gesamtwert fl.	Wert fl.
Eisen	429.016	77.600
Eisenwaaren	756.440	100.000
Farben	32.376	2.120
Fensterglas	27.128	2.000
Fesse	140.120	133.680
Fische, gesalzene	133.868	—
Früchte, getrocknete	104.840	—
Genövre	12.640	—
Glaswaaren	605.764	320.000
Hanna	104.600	—
Häute, gegerbte	596.252	30.200
Indigo	260.160	—
Käse	172.048	4.104
Kaffee	1,171.160	133.800
Kartoffeln	28.904	2.804
Kerzen	126.560	10.960
Kupfer	116.652	—
Kurzwaaren	1,455.240	281.040
Leder	161.520	11.300
Liqueur	27.060	480
Manufacturen	5,036.280	195.080
Marmor	15.896	—
Mehl	33.248	200
Möbel	16.684	4.800
Nägel	458.440	5.600
Papier	600.768	386.200
Petroleum	584.452	6.808
Pfeffer	64.400	—
Reis	905.076	640
Rum	146.200	132.000
Sackleinwand	210.840	20.000
Seidenzeuge	1,322.696	220.760
Seilerwaaren	38.464	19.136
Soda	223.464	—
Schiesspulver	30.980	1.900
Schwefel	178.412	—
Stahl	27.218	25.000
Steinkohlen	725.984	240
Streichhölzer	147.052	146.640
Tabak	2,032.800	—
Töpferwaaren	188.744	86.000
Tuche	1,410.730	500.000
Waffen	56.600	5.680
Waaren, nicht näher bezeichnete	629.888	93.288
Wein	42.932	6.400
Weingeist	241.148	2.800
Weizen	635.664	—
Wirkwaaren	609.480	16.000

Waaren	Gesamtwert fl.	Davon aus
		Oesterreich-Ungarn Werth fl.
Wollwaaren	3,081.480	160.000
Zinn	45.040	—
Zink	70.336	4.176
Zucker	1,590.600	43.720
Zusammen	34,943.388	3,715.792

Mit Rücksicht auf die aus Oesterreich-Ungarn eingeführten Produkte bleibt zu bemerken, dass der Import von Stahl, namentlich aus dem gräf. Thurn'schen Eisenwerke bei Klagenfurt mit jedem Jahre zunimmt, indem dieses Erzeugniß seiner vorzüglichen Qualität willen stets leichten Absatz findet. Von den im Jahre 1872 theils mittelst Dampfern (415 Kisten) und theils auf Segelschiffen (825 Kisten) eingeführten 1240 Kisten Stahl à 125 Wiener Pfd. (oder 140 Zpfd.) entfallen 1180 Kisten auf die genannte Gewerkschaft, während der Rest aus andern österreichischen Fabriken exportirt wurde.

Die Tucheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn hat während der letzten Jahre in Folge des Agio-Rückganges gelitten, wodurch diese Fabricate nicht mehr so leicht die Concurrenz mit den deutschen Erzeugnissen auszufüllen vermögen.

Au den im Jahre 1872 eingeführten 1238 Ballen Tuch aller Art im Werthe von circa 16 Mill. Piaster oder 1,400.000 fl. ö. W. betheiligte sich: Oesterreich mit $\frac{2}{10}$, Sachsen und Preussisch-Schlesien mit $\frac{5}{10}$, Frankreich, Belgien und England mit $\frac{3}{10}$.

Es kamen nämlich: 854 Ballen via Triest (aus Oesterreich, Sachsen, Preussisch-Schlesien), 220 Ballen via Marseille (aus Frankreich und Belgien) und 160 Ballen via Liverpool (aus England).

Die aus Triest eingeführten 854 Ballen bestanden in 220 Ballen à 12 St. Zweifischtücher und Masson, 200 Ballen à 40 $\frac{1}{2}$ St. Saxonia, 420 Ballen à 20 St. Sedan, Elboeuf uso Görlitz, 14 Ballen à 16 $\frac{1}{2}$ St. Sayas.

Davon lieferten die österreichischen Fabriken: 180 Ballen à 40 $\frac{1}{2}$ St. Saxonia, 80 Ballen à 12 St. Zweifischtücher und Masson, 30 Ballen à 20 St. Elboeuf und Sedan, 14 Ballen à 16 $\frac{1}{2}$ St. Sayas, 30 Ballen à 20 St. verschiedene feinere Sorten, zum Theil aus Reichenberg, zusammen 334 Ballen, zumeist aus der Fabrik von J. G. Bathelt's Söhne in Bielitz. Die Verkaufspreise wechselten im vorigen Jahre pr. Brabanter Elle zwischen: 26—30 Piaster für Saxonia, 35—45 Piaster für Zweifischtücher und Masson, 34—43 Piaster für Elboeuf und Sedan, 38—44 Piaster für Sayas, 45—60 Piaster für feinere Sorten.

Oggleich Frankreich, Belgien und England an der Tucheinfuhr nur mit $\frac{3}{10}$ betheilt erscheinen, so sind es doch hauptsächlich feinere Sorten Modestoffe, wie Kastortuche, Casimirs u. s. w., welche diese Länder liefern, so dass die aus denselben eingeführten 380 Ballen (wovon 220 aus Frankreich und Belgien, 160 aus England kamen) einen Werth von 240.000 fl. repräsentiren.

Von den Kurzwaaren oder Quincailleries, welche eine ganze Reihe von Fabricaten umfassen, kamen 15 pCt. aus Oesterreich, 85 pCt. aus Deutschland, Frankreich, England; namentlich ist es Deutschland, welches in diesen Artikeln in letzterer Zeit allen übrigen Ländern eine erste Concurrenz bereitet hat.

Die vom Continent auf Lloyd-Dampfern eingeführten Eisen- und Messerschmiedewaaren vertheilen sich in Bezug auf den Import mit 75 pCt. auf Triest und 25 pCt.

auf Deutschland; dagegen wurden mit englischen Dampfem 60 pCt. aus England, 30 pCt. aus Deutschland, 10 pCt. aus Belgien importirt.

Der Import von Gold- und Silberdrahtgespinnsten aus Oesterreich, welcher noch vor einigen Jahren einen Werth von mehr als 100.000 fl. repräsentirte, hat fast gänzlich aufgehört, indem die österreichischen Erzeuger, an ihrer alten Herstellungsweise festhaltend, der Concurrenz der bairischen Fabrikanten (in München, Nürnberg, Weissenburg) nicht Trotz zu bieten vermögen.

Die Menge und der Werth der ausgeführten Erzeugnisse vertheilen sich in Bezug auf die einzelnen Artikel in folgendem Verhältnisse:

Waaren	Werth fl.	Davon nach
		Oesterreich-Ungarn Werth fl.
Alizzari	754.368	3.460
Baumwolle	12,146.212	3,200.000
Baumwollwaaren	789.308	503.064
Bekmez *)	16.332	—
Cerealien	420.164	4.000
Chromerz	36.000	—
Coccons	86.048	26.132
Feigen	3,431.016	361.616
Fische, gesalzene	26.896	—
Früchte, getrocknete	198.344	604
Galläpfel	115.164	26.488
Gummi	206.368	24.000
Gelbbeeren	398.398	33.848
Hadern	110.762	—
Häute	1,064.472	—
Hanf	4.320	3.600
Käse	102.400	1.360
Kanariensaat	11.208	—
Knochen	40.672	—
Lakrizensaft	441.732	1.816
Manufacturen	393.732	94.668
Oel	242.092	6.888
Oelsamen	1,012.044	208
Opium	7,335.684	348.444
Rosinen, rothe	2,161.604	465.264
Rosinen, schwarze	358.596	37.368
Scamonium	53.860	—
Sesam	261.028	—
Schafwolle	2,498.800	53.400
Schmirgel	60.604	—
Schwämme	2,354.724	320.000
Storax	9.360	9.000
Sultaninen	1,761.320	868.000
Sumach	18.460	664
Tabak	1,549.844	192.000

*) Eine aus Weinmost und Syrup bereitete Substanz, welche von den Volksklassen als Nahrungsmittel genossen wird.

W a a r e n	Werth fl.	Davon nach Oesterreich-Ungarn	
		Werth fl.	
Teftik-Wolle	105.384	3.624	
Teppiche	530.732	80.444	
Valloneen	6,370.720	1,600.000	
Waaren, nicht näher bezeichnete .	681.384	27.464	
Wachs	217.280	120.000	
Wein	66.588	9.020	
Weizen	56.332	—	
Zusammen	48,508.376	8,738.384	

Im Jahre 1872 liefen 1545 Hochbordschiffe mit 639.332 Tonnen (darunter 395 Dampfer mit 525.598 Tonnen) in den Hafen von Smyrna ein, während 1444 Hochbordschiffe mit zusammen 612.231 Tonnen (darunter 643 Dampfer mit 507.277 Tonnen) den Hafen wieder verliessen. Auf die Flaggen der verschiedenen handeltreibenden Nationen vertheilt sich diese Bewegung wie folgt:

Einlauf.

Flagge	Segelschiffe				Dampfschiffe			
	Mit Ladung		In Ballast		Mit Ladung		In Ballast	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch- ungarische	27	7.327	13	4.727	164	159.220	—	—
Amerikanische	8	2.696	3	980	—	—	—	—
Deutsche	1	116	5	1,081	—	—	—	—
Aegyptische	—	—	—	—	111	68.166	—	—
Französische	4	691	2	346	106	103.511	—	—
Griechische	127	17.121	34	4.874	—	—	—	—
Englische*)	70	12.060	40	7.260	84	69.189	44	37.116
Holländische	7	1.074	2	244	—	—	4	2.700
Italienische	26	5.785	4	2.959	15	11.244	3	2.519
Russische	7	742	1	168	55	44.166	—	—
Schwedisch-norwegische .	13	2.113	4	600	—	—	—	—
Spanische	—	—	—	—	4	1.029	6	1.805
Türkische**)	522	39.195	30	2.579	44	24.942	—	—
Zusammen	812	88.920	138	25.814	583	481.458	57	44.140

Auslauf.

Flagge	Segelschiffe				Dampfschiffe			
	Mit Ladung		In Ballast		Mit Ladung		In Ballast	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch- ungarische	29	8.982	11	2.350	164	159.258	—	—
Amerikanische	6	3.875	—	—	—	—	—	—

*) Unter den englischen Dampfern ist 1 von 202 Tonnen inbegriffen, welcher alle 14 Tage eine Küstenfahrt zwischen Smyrna und Adalia unternimmt und in verschiedenen Häfen der Provinz anlegt.

**) Unter den türkischen Segelschiffen befinden sich 5 unter samolischer und 5 unter walachischer Flagge.

Flagge	Segelschiffe				Dampfschiffe			
	Mit Ladung		In Ballast		Mit Ladung		In Ballast	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Deutsche	6	964	1	328	—	—	—	—
Aegyptische	—	—	—	—	108	64.779	—	—
Französische	2	294	3	413	105	102.593	—	—
Griechische	68	8.183	102	12.698	—	—	—	—
Englische	101	17.885	6	1.105	110	90.248	26	572
Holländische	9	1.318	—	—	4	2.700	—	—
Italienische	14	3.335	14	3.881	15	11.516	3	2.247
Russische	5	590	3	320	54	43.724	—	—
Schwedisch-norwegische	11	1.658	5	846	—	—	—	—
Spanische	—	—	—	—	10	2.700	—	—
Türkische	63	6.901	337	29.428	47	21.478	7	3.464
Zusammen	319	53.985	482	50.969	607	498.994	36	8.203

Ausserdem sind im Jahre 1872 noch 3652 kleinere Fahrzeuge von weniger als 30 Tonnen unter türkischer und griechischer Flagge (mit zusammen 76.013 Tonnen) eingelaufen, welche von den Küstenplätzen Klein-Asien's, vom Archipel, sowie von Griechenland kamen, und Holz, Butter, Baumwolle, Oel, Kartoffeln, Vallyoneen u. s. w. im Schätzungswerthe von ungefähr 390.000 fl. einführten, und Eisen, Manufacturen, Zucker, Rum, Reis u. s. w. im Werthe von circa 240.000 fl. exportirten, so dass die gesammte Schifffahrtsbewegung 5242 Schiffe mit 716.345 Tonnen umfasst.

Besonders auffallend ist die Abnahme der türkischen Handelsmarine; die Anzahl von 113 Dampfern, welche noch im Jahre 1858 diesen Hafen besuchten, ist dormalen auf 58 zusammengeschnitten, in einer Zeit, wo die Handelsmarine aller andern seefahrenden Nationen einen so riesigen Aufschwung nimmt und eine so grossartige Thätigkeit aufweist.

Die Frachten von hier nach den Hauptverkehrsplätzen gestalteten sich im verschiedenen Jahre mit Rücksicht auf die verschiedenen Exportartikel wie folgt:

Gewöhnliche Frachtsätze pr. Dampfer ab Smyrna:

Artikel	England		Marseille		Triest	
	Shilling		Francs	Silbergulden	pr. 50 Kilo	
			pr. 100 Kilo			
Alizzari	15 à 20	pr. T. M. *)	5	1.50		
Baumwolle	20	" "	8	1.50		
Feigen	40 à 50	" W. **)	9	1.50		
Rosinen	40 à 50	" "	3	1 à 1.50		
Sultaninen }						
Gallen	40 à 50	" "	10	2 à 2.50		
Gerste, Sesam	6 à 7	" Quart	3 à 4	1.50		
Weizen }						
Gummi Mastix	40 à 50	" M.	10	2.50		
und Traganth }						
Kreuzbeeren	40 à 50	" W.	10	2.50		

*) M. (Measurement) bedeutet das Gewicht per engl. Tonne, nach dem Massstabe von 40 engl. Kubikfuss genommen.

**) W. (Weight) ist das wirkliche Bruttogewicht per engl. Tonne (gross weight in full).

Artikel	England	Marseille	Triest
	Shilling	Francs pr. 100 Kilo	Silbergulden pr. 50 Kilo
Lakrizensaft	30 pr. W.	10	2.—
Olivenöl	50 " Tonnen	6 à 8	2 à 2-50
Opium	155 " M.	20	5.—
Schafwolle	20 " "	8	2.—
Valloneen	35 à 40 " W.	4	1 à 1-50
Wachs	70 " "	12	2 à 2-50

Artikel	Bremen, Hamburg	Holland
	Shilling	Shilling
Alizzari	25 pr. T. M.	15 pr. T. M.
Baumwolle	30 " "	20 " "
Feigen	60 " W.	50 " W.
Rosinen, Sultanimen	50 à 60 " "	50 " "
Gallen	60 " "	50 " "
Gerste, Sesam, Weizen	8 à 9 " Quart	7 " Quart
Gummi Mastix und Traganth	55 " M.	45 " T. M.
Kreuzbeeren	60 " W.	50 " W.
Lakrizensaft	45 à 50 " "	50 " "
Olivenöl	60 " Tonnen	60 " Ton.
Opium	155 " M.	155 " M.
Schafwolle	20 " "	20 " "
Valloneen	50 " W.	50 " W.
Wachs	70 " "	70 " "

Gewöhnliche Frachtsätze pr. Segler ab Smyrna:

Artikel	Marseille	Bremen, Hamburg, Holland	Triest	England
	Francs pr. 100 Kilo	Gulden pr. 2000 Kilo	Silbergulden pr. 50 Kilo	Shilling
Alizzari	2-50	70	1-25	45 pr. engl. Ton. W.
Baumwolle	5	100	1-25	50 " " " "
Feigen	2-50	50	1-25	45 " " " "
Rosinen, Feigen, } Sultanimen	2-50	50	—80	45 " " " "
Gallen	3	60	1	50 " " " "
Gerste, Lesam, Weizen	2-50	50	1	6 " Quart.
Gummi Mastix, Traganth	5	100	1-25	50 " engl. Ton. W.
Kreuzbeeren	3	60	1	50 " " " "
Lakrizensaft	2-50	50	—80	45 " " " "
Olivenöl	3	60	1-25	50 " pr. Ton.
Opium	5	100	1-25	60 " engl. Ton. W.
Schafwolle	4	80	1-25	50 " " " "
Valloneen	3-50	60	80	45 " " " "
Wachs	5	60	1-50	50 " " " "

Die Wechselcourse waren im Jahre 1872 für die gangbarsten Devisen folgenden Fluctuationen unterworfen:

	Oesterr. Gulden	Pfd. Strlg.	Francs
Bankwechsel: Höchste Notirung	Piaster 10-72	130-50	5-14
" Niederste "	" 10-90	128-25	5-00
Geschäftswechsel: Höchste Notirung	" 11-55	129-75	5-00
" Niederste "	" 10-75	126-75	4-95

Die wichtigsten Geldsorten wurden wie folgt notirt: Türkische Lira 118¼ Pstr., Napoleond'or 103 Pstr., Pfund Sterling 129¼ Pstr., Medschidié 23-15 Pstr. Wechselgeld.

Die Bau-Unternehmer Dussaud Frères machen grosse Anstrengungen, um die zu errichtenden Quais noch vor Ablauf der contractlichen Frist von 3 Jahren zu beenden und auf diese Weise die dem Meere abgerungenen Baugründe um so eher verwertzen zu können. Der Umstand, dass die Unternehmung bereits auf zwei Sectionen Quai-gebühren einhebt (wozu sie nach dem Cahier des Charges allerdings berechtigt ist), ohne dass durch die Benützung der Quais auch nur ein einziger der zugesicherten Vortheile erzielt würde, hat zu grosser Missstimmung und vielfachen Reclamationen von Seite des hiesigen Handelsstandes Anlass gegeben.

Die Spesen für das Aus- und Einladen der Waaren sind die nämlichen geblieben, und es sind noch die Quaigebühren dazu gekommen.

Das Begehren des Handelsstandes geht daher dahin, dass für die Benützung des Quais nicht eher Gebühren erhoben werden sollen, als bis derselbe dem Handel in der That die versprochenen Vortheile bietet: dass nämlich die Kaufahrer direct am Quai anlegen und die Waaren aus- und einladen können, ohne sich der Lichterboote bedienen zu müssen, sowie, dass am Zollamte ein entsprechender Raum freigelassen werde, um in den Handeloperationen nicht gehemmt zu sein.

Die Hindernisse, welchen die fremden Kaufleute in letzterer Zeit in ihren Handelsoperationen sowohl wegen der Quaibauten, als auch in Folge gewisser Massnahmen des Zollamtes begegneten, haben Anlass zur Gründung einer „Union commerciale“ gegeben, in welcher jede Nationalität durch 2 Delegirte vertreten ist, und welche alle, die Interessen des Handels berührende Fragen in das Bereich ihrer Thätigkeit zieht. Diese Vereinigung sämtlicher Nationalitäten dürfte sich von grösserem Nutzen erweisen, als die in einigen Handelsplätzen des Orients bestehenden Associationen einzelner Colonien, indem nun in allen wichtigen Angelegenheiten eine gemeinsame Action stattfindet, wodurch das Vorgehen auch der türkischen Regierung gegenüber an Gewicht gewinnt.

Die langwierigen Verhandlungen über den Bau eines neuen Lazareths haben endlich zu einem Abschlusse geführt. Die Regierung hat den Bau einer solchen Anstalt auf der Insel Klazomene nach dem vom Sanitätsrath vorgelegten Plane beschlossen und ist daselbst im März 1873 der erste Spatenstich gesehen.

Da der Bau des Lazareths mit den Nebengebäuden geraume Zeit in Anspruch nehmen wird und mindestens zwei Jahre vergehen dürften, bis dasselbe seiner Bestimmung übergeben werden kann, so scheint es gerathen, auf provisorische Massregeln Bedacht zu nehmen, für den Fall, als schon in nächster Zeit die Errichtung einer Quarantäne nothwendig werden sollte.

Wir glauben, dass es sich in einem solchen Falle am entsprechendsten erweisen dürfte, den Reisenden die Quarantäne auf alten unbrauchbar gewordenen Kriegsschiffen überstelen zu lassen. Es befinden sich in Constantinopel eine Anzahl secuntüchtiger Fahrzeuge der türkischen Kriegsmarine, welche ohne grosse Kosten zu dem erwähnten Zwecke eingerichtet und verwendet werden könnten.

Schiffahrt und Handel von Baltimore im Jahre 1872.

Baltimore. Man ist hier seit langer Zeit daran gewohnt gewesen, dass jedes Geschäftsjahr das vorhergegangene an Bedeutung übertroffen hat, allein in 1872 war das nicht der Fall. Der Werth der Importe betrug diesmal 23,636.935 Golddollar, gegen 25,000.000 Golddollar in 1871. Der Werth der Ausfuhr zeigt ein ähnliches ungünstiges Verhältniss, nämlich 17,503.810 gegen 18,244.783 Papierdollar.

Die Hauptgegenstände der Einfuhr aus fremden Ländern waren Zucker und Kaffee von West-Indien und Brasilien; dagegen gelangten von hier Weizen, Mais, Mehl, Tabak, Baumwolle, Provisionen, Steinkohlen, Petroleum etc. zur Ausfuhr.

Unter österreichisch-ungarischer Flagge kamen im vorigen Jahre 2 Fahrzeuge hier an, und im Ganzen 452 unter fremder Flagge; die amerikanische Flagge zählte 378 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 376.617 Tonnen.

Die Zahl der Einwanderer betrug 18.914, von denen nur 2762 in Liverpool, alle anderen in Bremen sich eingeschifft hatten.

Als Fabriksplatz nimmt Baltimore nicht so an Bedeutung zu, wie erwartet wurde, was umso mehr zu verwundern ist, als es durch seine Lage, klimatische Verhältnisse, billige Wohnungen und Lebensbedürfnisse gegen östliche Fabrikstädte wesentliche Vortheile bietet.

Am hervorragendsten in industrieller Beziehung sind die Baumwollspinnereien, deren Verbrauch im vorigen Jahre auf mehr als 60.000 Ballen à 450 Pfd. geschätzt wird.

Die Eisenindustrie hat seit einiger Zeit durch die hohen Preise des Rohmaterials sehr gelitten. Eisenbahnschienen konnten nicht so billig hergestellt werden, als England sie importirt; dies kann sich aber bald ändern, da die Kohlenfrage in England eine sehr ernstliche ist.

Hier hat sich der Werth der Kohlen wenig verändert, unsere Ressourcen davon sind unerschöpflich und die dem Vertriebe zufallenden Mengen hängen nur von den Transportmitteln ab. Im letzten Jahre wurden nahe an 2 Mill. Tonnen à 2240 Pfd. mittelst Eisenbahn hieher zugeführt und von da meistens küstenweise verschifft.

Nach West-Indien u. s. w. wurden 54.363 T. (gegen 20.207 T. in 1871) ausgeführt und ist diese Zunahme den höheren Preisen in England zuzuschreiben.

Eine der ersten Geschäftsbranchen dieses Platzes besteht in der Verpackung von frischen Austern, Früchten und Gemüsen, wovon grosse Mengen in luftdichten Blechbüchsen über das ganze Land und nach fremden Gegenden verschifft werden. Diese Industrie soll nahe an 10.000 Menschen, meistens weiblichen Geschlechtes, beschäftigen. Ueber 2000 kleine Fahrzeuge, mit einer Bemannung von ca. 7000 Menschen, sind mit dem Fange von Austern in der Chesapeake-Bay beschäftigt.

Im vorigen Jahre sind ein paar Ladungen unserer Austern nach England zur Verpflanzung daselbst verschifft worden, ob mit Erfolg, ist noch unbekannt.

In Folge der seit länger als einem Jahre hier grassirenden Blatternkrankheit wurde im Stadtrath ein Gesetz angenommen, welches jedem Einwohner zur Pflicht macht, sich impfen zu lassen; es wurden für diesen Zweck ca. 20 Aerzte ernannt, um jedes Haus zu besuchen. Die Massregel ist erfolgreich gewesen und verdient Anerkennung.

Nach dem Census der Vereinigten Staaten vom Jahre 1870 ergibt sich, dass von der Einwohnerzahl pr. 38 $\frac{1}{2}$ Mill. Seelen 5 $\frac{1}{2}$ Mill. von fremder Geburt abstammen,

während 9,734.848 Personen fremde Eltern, 10,521.233 einen fremden Vater und eine einheimische Mutter, und 10,105.627 eine fremde Mutter und einen einheimischen Vater haben.

Volkswirtschaftliche Verhältnisse von Californien, mit besonderer Berücksichtigung des Jahrs 1871.

San Francisco. Das Jahr 1871 ist als kein besonders segensreiches für Californien zu bezeichnen. Die Haupthilfsquellen dieses Staates, der Ackerbau und die Ausbeutung der Mineralschätze, flossen verhältnismässig spärlicher, in Folge der geringen Regenmenge im Winter 1870 und 1871. Dies konnte weder auf die gewerblichen Kreise, noch auf die gewohnte schnelle Entwicklung des Landes, die demgemässe Erhöhung des Werthes von Grund und Boden in den Handelsstädten und auf die allgemeine Handelsbewegung überhaupt ohne hemmende Einwirkung bleiben.

Die Regenzeit im Jahre 1872 hat indessen wieder eine fast über das Normalmass hinausreichende Wassermenge gebracht. Die an vielen Plätzen durch Wassermangel gestörten Minenarbeiten konnten wieder im weitesten Umfange aufgenommen werden und in Folge dessen diejenige Lebhaftigkeit des Geschäftes wieder eintreten, welche sowohl durch die Natur und die Lage des Landes gerechtfertigt, als durch die Gewohnheiten und Bedürfnisse seiner Bewohner bedingt ist.

Nach den Erfahrungen der letzten paar Jahre muss es auch dem minder erfahrenen Beobachter klar werden, dass die Zukunft Californien's in erster Reihe in seinem Ackerbaue, in zweiter in seinem Mineralgewinne liegt, aber durchaus nicht in seinen bedeutungslosen Manufacturen und Fabriken, welche mit kaum nennenswerthen Ausnahmen Treibhauspflanzen sind. Jene beiden Hilfsquellen sind sonnerschöpflich, dass selbst die Prohibitivzölle und die enormen Abgaben zu Gunsten einzelner Fabricanten sie nicht zum Versiegen bringen können.

Die Einwanderung nach Californien hat seit Eröffnung der Pacificbahn wohl zugenommen, allein mit der dem Lande dauernd nützlichen eigentlichen Niederlassung ist dies nicht der Fall. Die hiesige Küste, welche naturgemäss den äussersten Damm der Menschen- und Culturströmung bildet, die erfahrungsgemäss unaufhaltsam gegen Westen drängt, müsste jetzt schon von einer zehnfach grösseren Menschenmenge bewohnt sein, wenn die bleibende Ansiedelung einer Ackerbaubevölkerung nicht erstens durch die von Speculanten geschehene Vorwegnahme sehr bedeutender Strecken der besten Regierungsländereien, zweitens durch die Monopolisirung des Personentransports so sehr vertheuert wäre.

Von dem nahe an 121 Mill. Acker betragenden Gesamtflächeninhalte Californien's sind 88 Mill. Acker zum Feldbau geeignet, und obgleich nur noch 44 Mill. Acker Regierungsland vorhanden sind, so stehen doch im Ganzen 86 Mill. Acker zur Ansiedelung offen. Von diesen besitzt die Central-Pacificbahn 10,424.000 Acker, welche entlang der Bahn gelegen zu $2\frac{1}{2}$, 5 und 10 Doll. pr. Acker dem Ansiedler willig überlassen werden.

Die Pacific-Eisenbahn und die Dampferlinie nach dem Osten sind nunmehr im Besitze ein und derselben Gesellschaft, welche zum Baue der Bahn eine so namhafte Staatshilfe erhielt, dass ihr gerade dadurch die Möglichkeit geboten war, jenes Monopol zu erreichen, und durch dieses hinwieder das Mittel, die gesetzgebenden Gewalten dieses

Staates so in ihr Interesse zu verflechten, dass für Land und Volk keine Aussicht auf gesetzliche Aenderung zu hoffen ist.

Diese Staatshilfe bestand für die ganze Strecke der grossen Bahn in 52,842.000 Doll.; ausserdem übernahm die V.-St.-Regierung die Zinsgarantie für einen gleichen Betrag von den Erbauern ausgegebenen Prioritäts-Actien; endlich empfangen diese noch die erwähnten Ländereien (für die ganze Bahnstrecke belief sich die Landbewilligung auf 22,707.200 Acker), deren Werth schon nach theilweiser Besiedlung das Doppelte, dreifache und Vierfache erreichen dürfte.

Trotz all' dieser Begünstigungen sind die Tarife so hoch gestellt, dass sie den Verkehr und die Einwanderung beeinträchtigen. Der Fahrpreis nach New-York beträgt pr. Eisenbahn noch immer: I. Classe 136 Doll., II. Classe 100 Doll., III. Classe 60 Doll.; dagegen pr. Dampfboot: I. Classe 100 Doll., II. Classe 50 Doll. So ist es denn erklärlich, dass die Zunahme der Bevölkerung, den andern, minder reiche Hilfsquellen besitzenden Staaten der Union gegenüber gehalten, unverhältnissmässig klein erscheint, selbst wenn man die amtliche Angabe der Einwohnerzahl, welche aber auf Zuverlässigkeit keinen Anspruch machen kann, als richtig gelten lässt.

Nach neuester Zählung soll nämlich Californien 560.223 Einwohner haben, davon 350.393 geborne Amerikaner und 209.830 Fremde; unter diesen wieder (in runden Zahlen) 500.000 Weisse, 4500 Neger, 7000 Indianer und 50.000 Chinesen. Von den letzteren befinden sich 12.000 unter den 150.000 Einwohnern San Francisco's.

Bei Veranschlagung der Zunahme der Bevölkerung im Jahre 1871, welche auf 12.000 Personen angegeben wird, ist die Ankunft und Abreise der Fremden in San Francisco zu Grunde gelegt. Es kamen nämlich in diesem Jahre hier an: zur See 12.193, mittelst Eisenbahn 29.817, zusammen 42.010 Personen; es reisten wieder ab: 9832 und resp. 21.896, zusammen 31.728 Personen. Mithin war die Zahl der Angekommenen um 10.282 grösser als jene der Abgereisten. Mit den auf dem Herwege unterwegs Verbliebenen mag daher die oben angeführte Zahl der Wahrheit ziemlich nahe kommen.

Es dürfte noch lange Zeit vergehen, ehe der Procentsatz jener abenteuernden, unruhigen Elemente der Bevölkerung sich verringert, welchen die ruhige Verwerthung der Arbeitskraft nicht genügt und die, auf steter Glücksjagd begriffen, ein Nomadenleben führen. Es lässt sich jedoch wahrnehmen, dass, wenn auch die Ausländer solche Ideen mit in das noch immer als Goldland geträumte Californien bringen, sie bald geheilt der geregelten Arbeit sich zuwenden und durch die bedeutenden Löhne, welche — selbst wenn man den hohen Preisen aller Lebensbedürfnisse volle Rechnung trägt, — hier noch immer bedeutender sind, als in irgend einem Theile der Welt, zu solider Wohlhabenheit gelangen.

Nachstehend folgt eine Liste der hier gemeinlich bezahlten Arbeitslöhne, wohlverstanden nur für solche Arbeiter, welche mit der hiesigen Arbeitsweise, Maschinenbedienung etc. vollkommen vertraut und der Verständigung mächtig sind:

Apotheker 60—100 Doll. pr. Monat; Bäcker 30—40 Doll. pr. Monat sammt Beköstigung; Barbier 80 Doll. pr. Monat ohne Beköstigung; Böttcher 2—3½ Doll. pr. Tag ohne Beköstigung; Brauer 50—60 Doll. pr. Monat; Buchbinder 2—3 Doll. pr. Tag; Büchsenmacher 3—5 Doll. pr. Tag; Färber 50 Doll. pr. Monat sammt Kost; Gerber 50 Doll. pr. Monat bis 3¼ Doll. pr. Tag; Grobschmiede 2—2½ Doll. pr. Tag; Köche 35—100 Doll. pr. Monat; Köchinnen 30—50 Doll. pr. Monat; Kupferschmiede 3—4½ Doll. pr. Tag ohne Kost; Kutscher 40—60 Doll. nebst Beköstigung; Maschinenbauer 4—5 Doll. pr. Tag; Maurer 4—4½ Doll. pr. Tag; Metzger 35—60 Doll. pr. Monat; Müller, Anstreicher, Tapezirer 2½—3 Doll. pr. Tag; Rie-

mer 2½ Doll. pr. Tag Sattler 2—3½ Doll. pr. Tag; Schlosser 2½—3 Doll. pr. Tag; Schreiner 3—4 Doll. pr. Tag; Schriftgiesser 3—4 Doll. pr. Tag; Schriftsetzer 60 Cents pr. 1000 m; Schuhmacher 3—4 Doll. pr. Tag; Steinhaner und Drechsler 3—4 Doll. pr. Tag; Wagenbauer 2½—4 Doll. pr. Tag; Ziegler 35—50 Doll. pr. Monat sammt Kost; Zimmerleute 3—4 Doll. pr. Tag; Zuckerbäcker 60 Doll. pr. Monat. Handwerker, welche tagweise arbeiten, verdienen je nach ihren Leistungen 4—6 Doll. Gewöhnliche Arbeiter bekommen 1·50—2 Doll. pr. Tag oder 25—40 Doll. monatlich; Dienstboten 25—30 Doll. monatlich, sammt Kost; Tagelöhner und Ackerknechte auf dem Lande; 30, 40 bis 60 Doll. und Kost. Chinesische Arbeiter erhalten 20—30 Doll. und Kost.

Es existirt hier eine Arbeiterbörse, welche, von Privatbeiträgen erhalten, die Vermittlung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer unentgeltlich besorgt und viel Gutes gestiftet hat. Dieselbe genoss auch eine staatliche Unterstützung, die ihr aber jetzt entzogen ist.

Die für das Land heilsame, vom gewöhnlichen Arbeiterstande so sehr gehasste Concurrenz der Chinesen hat nur in einzelnen Beschäftigungen und Gewerben eine Ermässigung der Löhne zu bewirken vermocht; ohne die Arbeit der Chinesen könnten sämtliche Cigarrenfabriken, Wollmanufacturen, Wäschereien etc. überhaupt gar nicht bestehen. Dieses nüchterne, sparsame und anstellige Volk ist ein Segen für das hiesige Land.

Bei jenen hohen Lohnsätzen ist es auch erklärlich, dass bei den hier bestehenden 11 Sparcassen ca. 37 Mill. und beiden in kleinen Städten im Innern befindlichen 9 Sparbanken 7,200.000 Doll., znsammen 44,200.000 Doll. Einlagen gemacht sind. Wenn auch nicht übersehen werden darf, dass die von vielen Corporationen, Gesellschaften und Capitalisten hinterlegten grössern Summen in jenem Gesamtbetrage mit eingeschlossen sind, so gehört der Löwenantheil doch nur „kleinen Leuten“, welche durch den 9—10½ pCt. betragenden Zinsertrag bald ein hinlängliches Capital erwerben, um das von ihnen angestrebte Ziel eines Grundbesitzes erreichen zu können.

Dieses allgemeine Verlangen trägt denn auch zu der gegenüber dem Ertrage unverhältnissmässigen Steigerung sowohl des städtischen, als des unter Cultur befindlichen ländlichen Grundeigenthums bei und die Speculanten bemächtigen sich auch hierin ihrer Beute.

Nach den Steuerlisten erreicht das besteuerte Eigenthum des Staates Californien in runder Summe die Höhe von 270 Mill. Doll. und zwar: Grundeigenthum 176¼, bewegliches Besitzthum 93¼ Mill. Doll. Der wirkliche Werth ist aber nach Angabe des V.-St.-Marschalls Morris 359 Mill.; doch ist auch diese Ziffer unbedingt um die Hälfte zu niedrig gegriffen. Die Entwicklung des Landes lässt sich ermessen, wenn man den im Jahre 1861 angenommenen Werth von 148 Mill. dem jetzigen entgegenhält.

Trotz dieser ungeheuren Zunahme des Werthes der Besteuerungsgegenstände hat der Procentsatz der Besteuerung eher zu- als abgenommen und erreicht die Staats- und Kreis- (County-) Steuer durchschnittlich 3 pCt. (in San Francisco 3·8 pCt.) vom Werthe des Eigenthums. Die Ausgaben überflügeln zwar fast jederzeit den Betrag der Einnahmen, dennoch ist der Finanzzustand des Staates ein zufriedenstellender, denn die gesammte Staatsschuld Californiens beläuft sich nur auf 3,462.000 Doll. (fundirt).

Nebstdem hat jedes County (Kreis) und in diesem wieder jede Stadt eine erkleckliche Schuldenlast, die z. B. in San Francisco die Summe von nahezu 3¼ Mill. Doll. erreicht.

Californien nimmt in finanzieller Beziehung insofern eine Ausnahmstellung unter allen Ländern der Union ein, als seine Constitution die Ausgabe und Circulation von

Papiergeld ein-für allemal untersagt und hat es selbst in den Kriegsjahren, wo V.-St.-Papiergeld bis 63 pCt. unter pari herabsank, sich vor Ueberfluthung durch jenes bewahrt. Das einzig gangbare Zahlungsmittel ist Gold; eine von den V.-St. unter den für die ganze Union geltenden Bestimmungen autorisirte Goldbank gibt zwar auf Goldzahlung lautende Noten aus, diese haben aber keinen Zwangscours. Silbergeld findet gesetzlich nur in Zahlungen unter 5 Doll. Verwendung und erleidet daher einen Disconto von $1\frac{1}{4}$ —2 pCt. gegen Gold.

Vor nicht langer Zeit war die kleinste hier coursirende Münze 10 Cents, später kamen schon 5-Cents-Stücke vereinzelt zur Geltung und jetzt begegnet man hin und wieder auch schon den einzelnen Cent-Stücken. Es ist dies ein Zeichen des im Kleinverkehr geringer gewordenen Verdienstes und gleichzeitig ein Fortschritt in der Oekonomie der Haushaltungen.

Californien hat keine von der V.-St.-Gesetzgebung verschiedene Gewerbe-, Handels- und Schifffahrtsgesetzgebung, und kann sie auch nicht haben, da einzelne Staaten kein Recht zur Ausübung legislatorischer Thätigkeit auf diesem Gebiete besitzen.

Die Hafengebühren in San Francisco werden pr. Tag nach folgendem Ausmaasse eingehoben:

Fahrzeuge unter 10 Tonnen 50 Cents, von 10 bis unter 25 T. 75 Cents, von 25 bis unter 50 T. 1.25 Doll., von 50 bis unter 75 T. 1.50 Doll., von 75 bis unter 100 T. 2 Doll., von 100 bis unter 150 T. 3 Doll., von 150 bis unter 200 T. 4 Doll., von 200 bis unter 250 T. 5 Doll., von 250 bis unter 300 T. 6 Doll., von 300 bis unter 400 T. 7 Doll., von 400 bis unter 500 T. 8 Doll., von 500 bis unter 600 T. 8.50 Doll., von 600 bis unter 700 T. 9.50 Doll., von 700 bis unter 800 T. 10.50 Doll., von 800 bis unter 900 T. 11 Doll., von 900 bis unter 1000 T. 11.50 Doll., von 1000 bis unter 1100 T. 12.50 Doll., von 1100 bis unter 1200 T. 13.50 Doll., von 1200 bis unter 1300 T. 14.50 Doll., von 1300 bis unter 1400 T. 15.50 Doll., von 1400 bis unter 1500 T. 16.50 Doll., von 1500 bis unter 1600 T. 17.50 Doll., von 1600 bis unter 1700 T. 18.50 Doll., von 1700 bis unter 1800 T. 19.50 Doll., von 1800 bis unter 1900 T. 21.50 Doll., von 1900 bis unter 2000 T. 22.50 Doll., von 2000 bis unter 2200 T. 23.50 Doll., von 2200 bis unter 2500 T. 25 Doll. Schiffe von 2500 T. und darüber zahlen nach Verhältniss; solche die ausserhalb der Werften (Quais) ein- oder ausladen, die Hälfte obiger Gebühren.

Ladungen, die nach Ablauf von 48 Stunden auf den Werften verbleiben, entrichten folgende Gebühren: Holz pr. Cord $12\frac{1}{2}$ Cents, Bauholz pr. 1000 Fms 10 Cents, Steine, Eisen, Getreide, Stückgüter $6\frac{1}{2}$ Cents, Ziegel pr. Mille 10 Cents, Steinkohlen pr. Tonne 10 Cents. Waaren, von Schiffen oder Werften auf Leichterschiffe verladen, entrichten eine Gebühr von $6\frac{1}{2}$ Cents pr. Tonne, Bauholz 5 Cents pr. 1000 Fuss.

Die Schifffahrtsabewegung im Hafen von San Francisco lieferte während des Jahrs 1871 folgende Ergebnisse:

A n k ü n f t e.

Herkunft	Schiffe	Tonnengehalt
Atlantische Häfen der V.-St.	58	68.175
Häfen der Pacific-Küste	3011	625.860
Grossbritannien	72	73.745
Deutschland	7	2.363
Frankreich	14	6.328
Australien	36	33.164
China	29	77.578

Herkunft	Schiffe	Tonnengehalt
Manilla	5	4.161
Batavia	7	3.302
Panama	24	75.939
Britisch-Columbien	44	28.254
Mexikanische Häfen	50	15.598
Central-Amerika	18	5.101
Hawai'sche Inseln	40	26.012
Gesellschafts-Inseln	29	4.427
Peru	18	7.359
Motevideo	1	1.193
Japan	5	1.449
Rio de Janeiro	1	386
Bolivia	1	673
Russisch-Asien	6	823
Fischerei	16	2.224
Wallfischfang	2	207
Siam	1	350
Schiffer-Inseln	1	157
Marquesas-Inseln	1	173
Chile	5	3.177
Zusammen	3512	1,068.178

Darunter:

Amerikanische Schiffe aus V.-St.-Häfen	3069	694.035
" " aus fremden Häfen	251	255.704
Fremde Schiffe aus fremden Häfen	174	116.008
Amerikanische Schiffe von der Fischerei	15	2.048
Fremde Schiffe von der Fischerei	1	176
Amerikanische Schiffe vom Wallfischfang	2	207
Zusammen	3512	1,068.178
Dagegen in 1870	3558	1,062.199

A b f a h r t e n .

Bestimmung	Schiffe	Tonnengehalt
Atlantische Häfen der V.-St.	8	9.934
V.-St.-Häfen am Pacific	226	153.298
Grossbritannien	45	46.219
Frankreich	1	1.085
Australien	38	39.261
China	30	64.743
Japan	6	2.708
Hawai'sche Inseln	36	28.833
Gesellschafts-Inseln	32	4.348
Mexikanische Häfen	65	21.947
Panama	24	75.780
Central-Amerika	11	3.230
Britisch-Columbien	82	48.370
Manilla	9	10.950
Peru	41	34.720

Bestimmung	Schiffe	Tonnengehalt
Chile	13	8.560
Russisch-Asien	10	1.240
Fischerei	15	2.178
Wallfischfang	7	1.740
Singapore	5	5.978
Plönix-Inseln	2	2.178
Südsee-Inseln	1	157
Calcutta	5	6.324
Bakers-Insel	1	787
Batavia	2	364
Süd-Seeland	1	1.332
Bolivia	1	2.552
Fidschi-Inseln	1	85
Zusammen	718	575.921
Darunter:		
Amerikanische Schiffe nach V.-St.-Häfen	221	156.245
Fremde Schiffe (in Ballast)	13	6.987
Amerikanische Schiffe nach fremden Häfen	294	295.404
Fremde Schiffe nach fremden Häfen	168	113.367
Amerikanische Schiffe zur Fischerei	14	2.002
Fremde Schiffe zur Fischerei	1	176
Amerikanische Schiffe zum Wallfischfang	7	1.740
Zusammen	718	575.921
Dagegen in 1870	763	573.582

Die Dampfschiffsbewegung im hiesigen Hafen und nach fremden Plätzen weist für 1871 eine Zunahme von 23.926 Tonnen gegen das Vorjahr auf; darunter kommen auf China und Japan 10.965 T., auf Honolulu 3539 T., auf Victoria (Vancouver-Insel) 8098 T. Der Gesamtgehalt der eingelaufenen Dampfer betrug 183.450 T., wovon auf China und Japan 61.007 T. entfallen.

An Frachten wurden 3,326.043 Doll. ausbezahlt (gegen das Vorjahr um 159.620 Doll. weniger), und zwar für Ladungen von: New-York 1,014.966 Doll., Boston 133.601 Doll., Baltimore 34.500 Doll., fremden Haupthäfen 1,601.203 Doll., kleinen Häfen 541.773 Doll.

Der Gesamtwert der Exporte zur See aus dem Hafen von San Francisco beträgt 31,204.496 Doll. und zwar: für 17,253.347 Doll. gemünzte und ungemünzte Edelmetalle, für 13,951.149 Doll. Waaren und Producte. In 1869 hat die Ausfuhr einen Werth von zusammen 20,888.091 Doll. und in 1870 einen solchen von 17,848.160 Doll. ergeben.

Seiner Bestimmung nach vertheilt sich der Export des Jahrs 1871 an Waaren und Producten folgendermassen: New-York 3,824.691 Doll., Grossbritannien 3,644.073 Doll., Mexiko 1,102.466 Doll., Süd-Amerika 598.472 Doll., Hawai'sche Inseln 570.237 Doll., China 1,681.063 Doll., Britisch-Columbien 657.160 Doll., Japan 529.849 Doll., Australien 200.600 Doll., andere Länder 1,142.538 Doll.

Von dem oben angeführten Werthe der Edelmetalle pr. 17,253.347 Doll. entfallen auf östliche Häfen 8,057.279 Doll., England 3,184.842 Doll., China 3,443.209 Doll., Panama 115.146 Doll., andere Häfen 2,452.871 Doll.

Wenn im Jahre 1870 Edelmetalle für 32,983.140 Doll. zur Verschiffung kamen, und von den Minendistricten in 1871 14,609.809 Doll. Silber, 13,872.648 Doll. ungemünztes Gold und 7,125.928 Doll. gemünztes Gold, zusammen also ein Werth von 35,608.385 Doll. hieher gelangte, so muss die Eisenbahn so viel Edelmetall befördert haben, um das Maassverhältniss auszugleichen.

Sehon aus diesem Einen Artikel wäre der Umschwung in der Benützung der Verbindungswege des Welthandels zu erkennen; noch ersichtlicher wird derselbe aus dem Transporte der chinesischen und japanesischen Hauptausfuhrartikel, wie die folgende Liste des hiesigen Exports (Gold und Edelmetalle ausgeschlossen) pr. Eisenbahn zeigt. Es gingen nämlich im Jahre 1871 von hier aus mittelst Central-Pacificbahn östlich: Waffen 14.970 Pfd., Bullion 93.334 Pfd., Kaffee 1,590.765 Pfd., Baumwolle 125.420 Pfd., Fische 995.206 Pfd., Pelzwerk 115.931 Pfd., Früchte 20.000 Pfd., Leim 105.646 Pfd., Gummi 74.995 Pfd., Häute 772.381 Pfd., Hopfen 163.857 Pfd., Leder 1,715.617 Pfd., Nüsse 112.529 Pfd., Oel 42.187 Pfd., Quecksilber 81.900 Pfd., Seide 856.326 Pfd., Gewürze 27.450 Pfd., Felle 75.195 Pfd., Thee 17,839.928 Pfd., Fischbein 8.629 Pfd., Wolle 19,211.288 Pfd., Wein 2,145.097 Pfd. Im Ganzen eine Fracht von 46 Mill. Pfd., gegen 16 1/2 Mill. während des Vorjahrs.

Hieraus ist wohl leicht ersichtlich, dass der Hauptverkehr Californiens mit der übrigen Welt der grossen Pacific- und der bereits im Bau begriffenen südlich gelegenen Kansas-Bahn (über St. Louis, Missouri) zufallen muss, und da die Interessen der früher diesen Verkehr vermittelnden Pacific Mail Steam Ship Company, in deren Besitz sich auch der controlirende Antheil des Schienweges über den Panama-Isthmus befindet, wie schon erwähnt, von der Pacific Railroad Company angekauft sind, so ist jede Concurrenz einstweilen ausgeschlossen.

Dadurch wird diese Gesellschaft zu einer den Welthandel beeinflussenden ungeheuern Macht, und wenn nicht der Egoismus der Actionäre die Entwicklung des Verkehrs hemmt, so muss San Francisco naturgemäss zu jener Wichtigkeit sich emporheben, die Genua und Venedig vor Entdeckung des Seeweges um das Cap der guten Hoffnung hatten.

Theils wird die Ersparniss an Zeit und Kosten, welche man bei dem Austausch der Producte und Waaren Europa's mit China und Japan bei der Verladung pr. Bahn erzielt, die Veranlassung werden, den hiesigen Ort zum Stapelplatze asiatischer Producte für Europa und umgekehrt europäischer Producte für Asien zu machen, theils ist es unausbleiblich, dass die hiesigen Silberschätze von hier aus direct als Remessen für europäische Rechnung nach China, Japan und Indien wandern (statt, wie früher, über London zu gehen), und indem wir uns für unser Guthaben durch Waaren und Tratten auf England erholen, wird schon dadurch San Francisco zum Speditionsorte dreier Welttheile werden.

Die errichtete regelmässige Dampfschiffahrt nach China und Japan, sowie die ebenfalls eröffnete regelmässige Dampferlinie nach Australien via Sandwichs-Inseln, im Anschluss an die von hier alle 14 Tage nach New-York und West-Indien abgehenden Dampfboote und die Pacific-Eisenbahn lenken bereits Passagiere und Güter aus den gewohnten Bahnen über den hiesigen Platz.

Ist die Wichtigkeit der australischen Verbindung auch nicht so gross, wie derjenigen mit China und Japan, so muss doch zugegeben werden, dass, nachdem die Einfuhren in die dortigen englischen Colonien sich bereits im Jahre 1869 auf 180 Mill. Doll. belaufen, der Handel und Personenverkehr dorthin den bequemerem und schnelleren Weg über San Francisco und die Pacificbahn einschlagen und die Verbindung mit Australien von eben so grosser Bedeutung für den Welthandel werden wird, wie jene mit China und Japan.

Um den Vortheil, welchen der durch die Eisenbahn bewirkte schnelle Transport gewährt, nicht von vornherein wieder aufzuheben, werden zwei Dinge nothwendig sein und auch eintreten: die schnelle Vollendung der Südbahn über St. Louis hierher und die Verstärkung unserer Dampfflotte. Das erstere, um nicht mehr, wie im Winter 1871, durch Schneeblockaden wochenlang aufgehalten zu werden; das zweite, um die Concurrenz mit der englischen Dampferflotte anhalten zu können. So lange unsere seitherige Gesetzgebung dauert, wird das letztere freilich seine grossen Schwierigkeiten haben, denn die östliche Rhederei ist ganz ruiniert und die hiesige vegetirt nur. Trotzdem ist es hier möglich geworden, im Jahre 1871 16 neue Schiffe von 2484 Tonnen vom Stapel zu lassen, darunter: Steamer „Thoroughfare“ von 1012 T., Barke „Amelia“ von 397 T., Steamer „North Pacific“ von 489 T., Tauboot „Coquille“ von 164 T.

Man darf annehmen, dass die hier verhältnissmässig noch billig zu beschaffenden Schiffbauhölzer es gestattet, obiges Resultat zu erzielen; auch ist zu bemerken, dass das von Russland um den Preis von 7 Mill. Doll. erkaufte Territorium Alaska (Russisch-Amerika) das herrlichste Schiffbauholz enthält, dessen Ausbeutung aber vorläufig noch nicht in dem Maasse begonnen hat, wie es die Thätigkeit der Amerikaner sonst gewohnheitsmässig mit sich bringt.

Ein Consortium besitzt eine Art Monopol zum Betriebe des Seehundfanges und der Jagd auf pelztragende Thiere in jenem Territorium, und es wurden, um die gänzliche Zerstörung des Seehundfanges zu verhüten, für die Monopolinhaber auch gewisse Schongesetze geschaffen, deren Beobachtung freilich nicht immer die genaueste ist, was aus der schnellen Abnahme der pelztragenden Thiere genugsam hervorgeht.

Im Jahre 1871 wurden aus dem genannten Territorium eingeführt: 135 Bärenhäute, 102 Dachse, 314 Silberfische, 490 graue Fische, 3850 rothe, 450 weisse, 720 blaue, 600 Luchse, 4300 Nerze, 12.300 Bismuthiere, 1909 Seeottern, 1300 Pfd. und 92 Stück Landottern, 3500 Marder, 1300 Zobel, 19.000 Pfd. Affenbiber, 60.000 St. graue Eichhörnchen, 160 Hermeline, 35.000 Pfd. Rehelle, 84.761 St. gesalzene und 12.119 St. getrocknete Seehunde und Seelöwen. Wallrosszähne und antiluvianisches Elfenbein bilden ebenfalls nennenswerthe Artikel im Alaska-Handel; die Menge und der Werth des ausgeführten Materials sind aber nicht bekannt.

Seit der Vollendung der Pacificbahn ist es fast zur Unmöglichkeit geworden, die Importe hieher genau festzustellen und die unten folgenden Angaben werden sie nur annähernd constatiren. Ein grosser Theil der für den hiesigen Bedarf sonst seewärts und direct bezogenen Waaren geht jetzt via New-York, wird dort versteuert und kommt pr. Eisenbahn verzollt an.

Im Jahre 1871 gingen hier seewärts ein: 5739 Ballen Säcke; 128.081 Tonnen Kohlen aus England, Australien, Chile und Victoria; 166.000 T. (in runder Zahl) californische Kohlen; 4703 Kisten Schuhe und Stiefel; Baumaterialien, und zwar: Fenster, Thüren und Fensterläden 529 Colli, Bauholz 16.889 Bunde und 59.696 laufende Fuss aus den östlichen Staaten, 30.000 Fuss aus fremden Häfen, 51.790.113 Fuss aus hiesigen Häfen; 101.095 Kisten Lichte; 11,358.283 Pfd. Kaffee (über 9/4 Mill. von Central-Amerika); 25.038 Ballen und Kisten Schnittwaaren und fertige Kleider; 827 Ballen Segeltuch.

Fische: 988 Tonnen und 1162 Bunde Stockfische, 19.115 Fass Makerelen, 18.670 Fass, 33.536 Kisten und 1269 Bunde Lachs; 609.856 Säcke Mehl von Oregon; 13.695 Stücke Möbel; 1377 Kisten und Fässer, 8528 Gebünde, 12.221 Kisten und 11.869 Bunde Eisenwaaren; 10.952 Ballen Hanf; 59.415 Stück Häute.

Metalle: 5499 Tonnen Roheisen, 99.147 T. und 43.940 Bunde Stangeneisen, 17.153 Bunde Eisenblech, 6.734 Bunde Eisenplatten, 32.378 Bunde und 42.008 Pack

Eisenröhren, 32.283 Kisten Platten und 17.685 Mulden Zinn, 587 Mulden Blei, 250 Pack Blei in Barren, 1511 Kisten, 5202 Bunde und 640 Pack Stahl, 1877 Pack und Bunde Kupfer, 132 Kisten gewalztes Metall, 878 Pack Zink, 150.144 Fass Nägel.

4724 Gebinde und 2112 Fass Melasse und Syrup; 20.037 Kisten chinesisches Oel, 199.514 K. Kohlöl, 632 K. Cacao, 953 Fass und 1935 Kisten Talg und Fett. 2411 Gebinde Leinöl, 22.399 Kisten Olivenöl, 109 Fass Spermacetöl, 11.050 Fass Wallfischthran, 4682 Kisten Naphta, 7115 Kisten Gasoline, 1244 Fass und 895 Kisten verschiedene Fettwaaren.

659.800 Taeln Opium; 2869 Kisten, 1979 Ballen und 36.519 Bunde Papier; 37.120 Gebinde, 3575 Kisten und 830 Pack Pulver von östlichen Staaten, 108.388 Gebinde und 2439 Kisten californisches Pulver; 2087 Ballen Pulu (Polsterungsmaterial); 29.097.846 Pfd. chinesischer und 2.626.657 Pfd. anderer Reis; 11.011 St. Schienen; 6941 Tonnen und 22.000 Säcke Salz; 30.905 Kisten Seife.

Spirituosen: 633 Kisten Absynth, 130 Pipen, 696 Fass und 1260 Kisten Brandy, 18.156 Kisten Liqueur und Bitters, 520 Oxhoft Rum, 10.600 Fass (in runder Zahl) Whisky; 21.310 Kisten Stärke.

Zucker von: Manilla 9.687.852 Pfd., Hawaii 13.631.343 Pfd., Peru 10.740.600 Pfd., Batavia 8.772.326 Pfd., Tahiti 70.624 Pfd., Mexiko 680.589 Pfd., Central-Amerika 2.039.655 Pfd., China 345.100 Pfd.

Thee: 1.095.695 Pfd. chinesischer, 2.443.615 Pfd. japanesischer; Tabak: 25 Fass, 2084 Ballen, 9417 Kisten und 5692 Pack; Weizen von Oregon 210.324 Sack; Bleiweiss: 16.800 Fass, 6285 Kisten und 4709 Pack; Fensterglas 39.089 Kisten; Weine: 757 Oxhoft, 149 Pipen, 6200 Gebinde, 5328 Fass, 5868 Körbe, 27.647 Kisten.

Auf die direct importirten Waaren sind im Jahre 1871 7.389.212 Doll an Einfuhrzöllen entrichtet worden. Die für Waaren und Personen hier am Platze bezahlten Frachten beliefen sich auf 3,326.043 Doll.

Von dem Werthe der im Jahre 1871 eingeführten Artikel entfallen auf: Australien 205.661 Doll., Brasilien 124.695 Doll., Belgien 71.197 Doll., Britisch-Columbien 1,430.231 Doll., Ostindien 857 Doll., China und Singapore 9.226.233 Doll., Central-Amerika 1,160.032 Doll., Chile 66.581 Doll., England 3,709.565 Doll., Frankreich 1,503.277 Doll., Java 404.999 Doll., Japan 3,117.280 Doll., Deutschland 192.074 Doll., Peru 720.126 Doll., Philippinen 440.587 Doll., Sandwichs-Inseln 2,102.082 Doll., Schottland 627.569 Doll., andere Länder 706.751 Doll. Gesamtwert 25,736.646 Doll., gegen 19,733.850 Doll. im Vorjahre.

Die bedeutende Zunahme der Einfuhr im Jahre 1871 erklärt sich durch die Eröffnung der Handelsstrasse über Land und zeigt deutlich genug, wie schnell der Zug ostasiatischer Producte nach Europa und den östlichen Staaten der Union die neue Richtung eingeschlagen und welch' bedeutende Veränderung der Welthandelsstrasse in naher Zeit bevorsteht.

Bedauerlich ist die Wahrnehmung, dass Oesterreich in der Reihe der Länder, welche in 1871 nach Californien importirten, gänzlich fehlt, während es in 1868 noch mit 31.853 Doll., in 1869 mit 15.281 Doll. und in 1870 mit 7.305 Doll. ausgewiesen erscheint.

Und doch dürften die Erzeugnisse unserer Industrie die fremde Concurrenz wohl aushalten. Man ziehe z. B. nur die Wiener Galanterie-Artikel oder feine Lederwaaren (wie Handschuhe etc.), denen seit Beeinträchtigung der Pariser Industrie nach dieser

Richtung hin überhaupt ein erweitertes Gebiet geöffnet scheint, in Betracht, und man wird diese Ansicht vollkommen gerechtfertigt finden.

Es dürfte hier bemerkt werden, dass alle deutschen Fabricanten, welche den Export hieher versuchen, in zwei grosse Fehler verfallen. Der erste ist, dass sie nicht genug Sorgfalt auf die küssere Ausstattung verwenden, und der zweite, dass sie nicht fehlerhafte Stücke von ihren Sendungen vorsichtig ausschliessen. Durch das Eine verliert die Waare bedeutend an Verkäuflichkeit, durch das Andere haben die deutschen Fabriken den Vorwurf unrellen Betriebes auf sich geladen, der sich schwer entfernen lässt. (Schluss folgt.)

Personalnachrichten.

— Der Handelsmann Otto M. A da e in Cincinnati wurde zum unbesoldeten Consul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren ernannt.

(Allerhöchste Entschliessung vom 4. Mai 1873.)

— Der k. und k. Generalkonsul Georg v. Martyrt in Corfü hat einen dreimonatlichen Urlaub angetreten und es wird während der Dauer desselben der k. und k. Consul Eugen v. Csörgeö die dortigen Amtsgeschäfte leiten.

— Der k. und k. Generalkonsul Georg Ritter v. Wynken in St. Petersburg hat für die Dauer seines Urlaubs die Leitung der Amtsgeschäfte Herrn Ludwig Kern übertragen.

— Der k. und k. Generalkonsul Zwiednack v. Südenhorst in Beirut hat für die Dauer seines Urlaubs den k. und k. Viceconsul A. Rehn zu seinem Stellvertreter im Amte bestimmt.

— Der k. und k. Generalkonsul Ritter v. Cischini in Alexandrien hat einen Urlaub angetreten und wird während der Dauer desselben durch den k. und k. Consul Franceschi substituiert.

— Der k. und k. Consul Joseph Haupt in Antwerpen hat für die Zeit seines Urlaubs den k. und k. Viceconsul Moriz Czikan mit der Führung dieses Amtes betraut.

— Der k. und k. Honorarkonsul Adolf Bader in New-Orleans hat sich mit Urlaub nach Europa begeben und seinen Associé J. W. Buhrmann mit der interimistischen Leitung dieses Amtes betraut.

Leipziger Ostermesse 1873.

Leipzig, Ende Mai 1873. Die Leipziger Ostermesse, welche richtiger Jubiläumsmesse genannt wird, weil dieselbe keineswegs in der Osterwoche beginnt, und nach altem Brauche die eigentliche, durch die nenerdings aufgehobene Messfreiheit ausgezeichnete Messwoche am Jubiläum-Sonntag Mittags mit der Rathhausglocke eingeläutet wurde, hat diesmal am 21. April ihren Anfang genommen.

Das war namentlich für die Frühjahrssaison etwas zu spät und es hat daher auch der Absatz in Frühjahrsartikeln den hin und wieder gehegten hohen Erwartungen nicht entsprochen. Dabei wird freilich nicht Rücksicht darauf genommen, dass im Wege der Bestellung und des Reisegeschäftes, sowie von den Grossisten, welche die Fabrikationsorte in den Monaten vor der Messe besuchten, endlich nach mehreren Richtungen in den bereits früher abgehaltenen Messen zu Frankfurt a./O. und Frankfurt a./M. ein grosser Theil des Bedarfes von der Kundschaft schon gedeckt worden ist. Ausserdem haben aber auch die ungünstigen Verhältnisse des Geldmarktes, sowie die vorherrschend unfreundliche Witterung einen beschränkenden Einfluss auf den Absatz von Saisonartikeln ausgeübt.

Eine entschiedene Ausnahme behauptete auch diesmal wieder der Markt für fabricirtes Leder. Die seit Jahr und Tag hohen Preise der rohen Häute und Felle, verbunden mit der Theuerung des Gerbematerials und der Steigerung der Arbeitslöhne, hatte viele Gerbereien bewogen, ihre Fabrication einzuschränken. So kam es denn, dass, wie schon auf der Ostermesse zu Frankfurt a./M., auch hier die für mehrere Gattungen dringend auftretende Frage keine genügende Zufuhren an Waaren vorfand. Die Käufer gingen daher sehr entschlossen in den Markt und es gelang auch Einzelnen im ersten Anlaufe, grössere Partien zu günstigeren Bedingungen zu erwerben, als es im späteren Verlaufe der überhaupt wie gewöhnlich binnen zwei Tagen beendeten Ledermesse möglich war, weil die Gerber ihre Forderungen bald und mit Erfolg erhöhten.

Namentlich für Sohlenleder würden die Preise noch mehr gestiegen sein, wenn nicht die Zufuhr des unter dem Namen „Hemlock“ seit einigen Jahren aus den Vereinigten Staaten eingeführten Erzeugnisses den Consum noch befriedigen helfe, da die erwartete Sistirung der Anfuhrbegünstigung desselben noch nicht eingetreten ist.

Für Prima-Sohlenleder von Malmedy, Luxemburg, Siegen wurden bereitwillig 66—68 Thlr. pr. Centner, für geringere Qualitäten 62—64 Thlr. bezahlt; die Preise für Eschweiger Sohlenleder hoben sich von Anfangs 58—62 Thlr. bis auf 64—66 Thlr.; Vacheleder von guter Qualität war knapp und galt 66—70 Thlr., das von geringerer Beschaffenheit, darunter auch Wildvache, 54—64 Thlr. Eine Ausnahme von dem allgemeinen Tone der Ledermesse machte Brandsohlenleder, das Anfangs besser bezahlt wurde, als später, wo je nach Qualität 50—58 Thlr. dafür gelöst worden sind.

Land-Rindleder wurde mit 18—20 Ngr. das Pfund, in schwachen Häuten und feiner Gerbung mit 22—25 Ngr. bezahlt. Kalbleder in guter schwacher Waare stand 1½ bis 1¾ Thlr., kräftige Felle geringerer Gerbung 1—1½ Thlr. im Preise, Kipsleder je nach Qualität 15—25 Ngr. Geschirrlleder, braun und schwarz, behauptete bei genügender Zufuhr den bisherigen Werth. Lohgare Rossleder, sowie lohgare und alaugare Schafleder haben gegen die Michaelismesse einen Preisaufschlag von 15—18 pCt. erreicht.

Das in nächster Beziehung zur Ledermesse stehende Geschäft in rohen Häuten und Fellen zur Lederbereitung hat bemerkenswerther Weise wenig von den hohen

Lederpreisen profitirt. Deutsche Kuh- und Ochsenhäute, Anfangs je nach Qualität, Trocknung und Leichtigkeit mit 33—44 Thlr. bezahlt, verloren später im Werthe, ohne reichlich zugeführt zu sein. Dasselbe gilt von Schaf- und Kalbfellen, welch' letztere in guter Waare schliesslich mit $22\frac{1}{2}$ —23 Ngr. abgegeben wurden.

Zickelfelle, welche wegen der hohen Preisforderungen schon bei der vorjährigen Ostermesse sehr vernachlässigt waren, sind diesmal fast gar nicht gefragt gewesen. Die Ursache hievon liegt offenbar darin, dass der Consum in Folge der enormen Preissteigerung dieses Artikels bedeutend nachgelassen hat.

Nach Berichten aus Grenoble, bekanntlich einem der Hauptplätze für die Handschuhfabrikation, lagern dort nicht weniger als 350.000 Dutzend Paare ziegenlederene Handschuhe, welche gegenwärtig auch mit Verlust von 50 pCt. nicht verkäuflich sind.

Rosshäute sind in ungarischer und galizischer Waare stark zugeführt gewesen und die besten Sorten von ersteren mit 42—43 Thlr., von letzteren mit 44—45 Thlr., die kleinen mit 20—22 Thlr. pr. Decher bezahlt worden; grosse deutsche Rosshäute galten 53—55 Thlr.

Ueberseeische Häute wurden diesmal gern gekauft und stellten sich die Preise für trockene schwere Buenos-Ayres auf 46—48 Thlr., für leichte Kuhlhäute bis 49 Thlr., Angostura und Puerto-Cabello 40—43 Thlr., trocken gesalzene Barracas 35—37 Thlr., gesalzene Buenos-Ayres 26—27 Thlr.

Von fabricirtem Leder pflegen gewöhnlich 25.000 Ctr., von überseeischen Häuten ca. 7000 Ctr. zur hiesigen Ostermesse am Markte zu sein.

Der Markt für Tuche, Buckskins und die vielerlei Namen tragenden Rock- und Beinkleiderstoffe, welche jetzt die Tuchmärkte aufzuweisen haben, war diesmal nicht so reich wie sonst befahren.

Bei den bis vor kurzem noch hohen Wollpreisen (denen gegenüber für die fertige Waare nur ausnahmsweise der entsprechende Aufschlag zu erlangen gewesen war) hatten ungeachtet des guten Resultates der Tuchmesse in Frankfurt a./O. doch manche Fabrikanten es vorgezogen, ihre Production zu beschränken und ihre alten Wollvorräthe vorerst aufzuarbeiten, ohne sich mit neuem theuerem Fabrikationsmaterial zu belasten.

Allein, da sich andererseits der Bedarf theils in Frankfurt a./O., theils in der Zwischenzeit bis zur Leipziger Messe, auch was Saisonartikel betrifft, durch Ankäufe in den Fabriksorten nicht unbedeutlich zu decken gesucht hatte, so war das Hauptgeschäft vor der Messe gemacht.

Tuche aus Burg, Görlitz, Wittenberg, Grossenhain, Bischofswerda, Döbeln, Kirchberg, Legenfeld, die ohnehin nicht stark vertreten waren, sahen sich daher mit wenigen Ausnahmen stark vernachlässigt. In Folge der etwas verminderten Production konnten indessen die Preise noch leidlich behauptet werden, was besonders Finsterwalde zugute gekommen ist.

Die Fabrikanten von schwarzen und farbigen Tuchen empfinden es schmerzlich, dass das Exportgeschäft noch immer nicht in lebhaftere Aufnahme kommen will. Spremberg ist es insbesondere schwer geworden, einen Theil seiner übergrossen Vorräthe an den Mann zu bringen, und sind dort in Folge der Ueberproduction mehrere Firmen sehr erschüttert worden.

Musterstoffe für den Sommer waren nur mässig zugeführt und haben besonders in ansprechenden neuen Dessins einen sehr befriedigenden Absatz gefunden. Für letztere wurden vielfach nicht bloss volle, sondern auch erhöhte Preise bewilligt und auch noch Aufträge gegeben. In diesen günstigen Erfolg theilten sich: Grossenhain, Leisnig, Langensalza, Grünroda, Cottbus, Luckewalde, Werdau, Forste und Crimmitschau arbeiten noch zu viel alte Muster; Peitz verkaufte nicht unbefriedigend gute Mittelwaare, konnte aber seine leichten gewirnten Stoffe nur mit Opfern losschlagen.

Alle in der Fabrikation von Doublestoffen zu Confectionszwecken engagirten Orte, wie Berlin (das meist halbwollene Waare liefert), dann Wittstock, Quedlinburg, Rosswein, besonders aber die betreffenden rheinischen Fabriksstädte, litten unter dem Uebermaasse vorräthiger Waare und konnten zum grossen Theile nur mit empfindlichen Opfern verkaufen.

Das Messgeschäft in baumwollenen Waaren ist im Ganzen genommen kein unbedeutendes gewesen. Bedruckte Cattune, in welchen während der Monate vor der Messe schon ein sehr günstiger Umsatz gemacht worden war, Brillantines, Ripse etc. sind auch auf der Messe noch befriedigend verkauft worden; ebenso gedruckte Jaconnets und verwandte feinere Artikel, in denen auch die Elsasser Fabrikanten viel abgesetzt haben. Die letzteren bemühen sich überhaupt neuerdings lebhaft um den deutschen Markt. Mit dem entschiedensten Erfolge sind sie als Concurrenten der süddeutschen Webereien von rohen Cattunen zum Druck aufgetreten und haben jene seit einigen Monaten völlig überflügelt, so dass jetzt der Preis für rohe Cattune in Mühlhausen im Elsass gemacht wird.

Baumwollene Rock- und Hosenstoffe wurden zu lohnenden Preisen verkauft; zu sächsischen (voigtländischen) Weisswaaren, namentlich Gardinen und andern leichten Stoffen, auch gestickten und broschirten Waaren, wurde Vieles aus dem Markte genommen. Was aber die sächsischen Spitzen anlangt, so wird deren Vertrieb jetzt hauptsächlich von den Centralorten der Fabrikationsbezirke im Erzgebirge aus direct bewirkt, und die betreffenden Firmen in Schneeberg, Plauen, Annaberg, Eibenstein etc. haben den Besuch der Messe mit Lager aufgegeben.

In wollenen und mit Baumwolle oder Seide gemischten Manufacturwaaren ist, was Saisonartikel, also z. B. leichte Kleiderstoffe anbelangt, auf der Messe noch ein verhältnissmässig befriedigendes Geschäft gemacht worden. Figureds, Alpaccastoffe und ähnliche, sogenannte Stapelartikel, gingen gut ab.

Wollene Umschlagtücher, wie sie namentlich Berlin liefert, fanden besonders in schottischen Mustern ziemlichen Beifall. Auch einzelne wollene, sogenannte Phantasie-Artikel wurden gekauft.

Alle schweren wollenen Artikel sind natürlich in jetziger Jahreszeit vernachlässigt geblieben.

Ungewöhnliche Beliebtheit fanden französische Shawls, die auch von österreichischen Käufern ausgewählt wurden, während leider Wiener Shawls sich fast gänzlich haben verdrängen lassen.

Berliner Shawls sind in den besseren Qualitäten auch gekauft worden, fangen aber an, an Beliebtheit zu verlieren, weil viel unsolid gearbeitete Waare auf den Markt gebracht wird.

Für das weite Gebiet der kurzen Waaren, soweit nicht eigentliche Verbrauchsartikel in Frage kommen, war diese Messe im Durchschnitte nicht günstig. Es wurde für den Export weder so viel gekauft, noch so reichlich in Auftrag gegeben, als es bei den letzten Ostermessen der Fall gewesen ist.

Die Wiener Firmen haben in dieser Beziehung eben so zu klagen, wie die böhmischen Glasquincaille-Geschäfte, welche hier Musterlager halten, und von denen manche kaum die Hälfte der Aufträge mitgenommen haben, auf welche sie zählen zu können glaubten. Zwar fehlte die österreichische und nordische Kundschaft nicht, die in dieser Messe ihre Ordres für den Weihnachtsmarkt zu geben pflegt; allein sie gab dieselben fast durchgängig in geringerem Umfange.

In der Uhrenbranche wurde von Pendulen, den eigentlichen Luxusuhren, ein befriedigender Absatz erzielt. Der Geschmack wendet sich von den schimmernden Bronzeuhren mehr und mehr ab und wendet sich den Marmoruhren zu. Regulatoren bleiben beliebt. Der Umsatz in Taschenuhren scheint den Erwartungen der Verkäufer diesmal nicht genügt zu haben.

Die Accordion-, Melodion- und Harmonika-Fabrikanten hatten einen guten Absatz und waren namentlich die besseren, soliden Instrumente verlangt. Dieser Industriezweig gewinnt im Zollvereine fortwährend an Ausdehnung.

Von böhmischen Glaswaaren (Hohlglas) ist, obwohl hierin der Export nach Nord-Amerika hinter dem in der Ostermesse gewohnten zurückblieb, doch ein in Betracht der massgebenden Verhältnisse nicht unbefriedigend zu nennender Absatz erlangt worden, da, wie man hörte, nach anderen Richtungen in das Zollvereinsausland und nach dem Zollvereine selbst wohl etwas mehr als gewöhnlich gekauft wurde, insbesondere feinere Artikel beliebt waren und die nöthig gewesene Erhöhung der Preise sich dem Geschäfte nicht hinderlich erwiesen hat.

Leinene Waaren haben an ihrer Bedeutung für den Messverkehr eingeblüht, seit die Einkäufe für überseeischen Bedarf im directen Wege von den Fabriksplätzen gemacht werden. Die Zufuhr von Leinenwaaren ist zur Ostermesse 1870 14.180 Ctr., 1871 10.599 Ctr., 1872 11.928 Ctr. gewesen, beträgt also zwischen 7 und 8 pCt. der zu einer Leipziger Ostermesse aus dem Zollvereine zugeführten messzollpflichtigen Waarenmasse.

Von ausländischen stenerpflichtigen Leinenwaaren kommen nur noch wenige hundert Centner zur Messe und sind im ganzen Jahre 1872 bloß 1684 Ctr. im Leipziger Handel gewesen. Das Messgeschäft in Leinenwaaren war diesmal im Allgemeinen ziemlich zufriedenstellend und wurde durch die schon früher eingetretene Erhöhung der Preise nicht beeinträchtigt.

Leinengarne blieben auch an der Garnbörse, welche hier während der Messwoche in der Leipziger Börsenhalle gehalten wird, der bevorzugte Artikel, während das Geschäft in allen anderen Garnen keine Bedeutung erlangte.

Seidene und halbseidene Waaren litten schon in letzter Zeit unter ungünstigen Conjunctionen. Diese haben sich nicht gebessert und das Messgeschäft ist deshalb in dieser Branche ein nur mässiges gewesen, da ohnehin bei dem diesmal späten Beginn der Messe der Saisonbedarf zum grossen Theile durch Bestellung bei den Reisenden gedeckt worden war und die Haupteinkäufer aus Russland, Polen, den Donaufürstenthümern gänzlich fehlten.

In schwarzen Stoffen wurde von sogenannten Stapelartikeln vorzugsweise in den schweren Qualitäten gekauft; entschiedener Bedarf zeigte sich nur für breite schwarze Samtte, auf welche auch noch Bestellungen zurückgelassen worden sind. In Bändern waren Moirée und Ripse besserer Qualität bevorzugt.

Für Rauchwaaren ist die Jubiläumsmesse die Hauptmesse des Jahres, weil zu derselben ausser dem fremden Pelzwerk auch die Ernte des letzten Winters aus einem grossen Theile von Mitteleuropa, die sogenannte Landwaare, in Leipzig auf den Markt kommt.

Es war für diesmal, nach einem mit Ausnahme von Nordamerika überall nicht streng gewesenem Winter, nicht gerechtfertigt, eine besonders lebhafte Messe in dieser Branche zu erwarten. Der Verlauf des Geschäftes hat das auch bestätigt.

Mehrere Artikel verloren an ihrem anfänglichen Werthe sehr bedeutend. Von Landwaaren galten Steinmarder Anfangs 240 Thlr. der Zimmer und später 225 Thlr., auch Baumwilder wurden flauer; gute Landiltis, Anfangs mit 100 Thlr. pr. Zimmer bezahlt, wichen um 10 pCt.; gute Landfliche waren zuletzt mit 18 Thlr. das Bund à 10 Stück offerirt. Dachse von guter Qualität wurden das Hundert mit ca. 105 Thlr. gehalten, russische ungefähr die Hälfte. Bosnische Steinmarder bedangen etwa 7 bis 7½ Thlr., Otter 6—7 Thlr. pr. Stück, schwarze Katzen 9—15 Thlr. das Dutzend.

Amerikanische und russische Pelzfelle blühten auch in mehreren Artikeln am Werthe ein. Befriedigend, wenn auch mit einer Preisermässigung, wurden Skunks in gutem und Mittelsorten verkauft; Bisam fand in allen Qualitäten viel Nehmer; virginische Iltis wurden gerümt. Dagegen war der Umsatz in Schuppen, sowie in Kreuz- und Silberfischen nur mässig. Selbst Nerze blieben trotz der abermaligen Preisermässi-

gung, gegen 30 pCt. seit Jahr und Tag, wenigstens zum dritten Theile des Vorrathes unverkauft. Rothfische wurden dagegen zu etwas ermässigten Forderungen lebhaft umgesetzt.

Eine Ausnahme machten Luchse, welche in früherer Zeit viel für Böhmen und Mähren gekauft wurden, jetzt aber gefärbt zu Kleiderbesätzen modern und so gesucht sind, dass ihr Preis sich verdoppelt hat. Bären waren vernachlässigt. Russische Feh sind in Amerika immer mehr aus der Mode gekommen und flau. Persischer und Astrachaner sind zu etwas ermässigten Preisen ziemlich abgesetzt worden.

Von fabricirten Artikeln fanden Fehwammen, sowie Hamsterfutter den in letzter Zeit gewohnten Absatz. Französische und belgische Kaninwaaren waren viel am Markte und wurden 10 pCt. wohlfeiler gekauft.

Zahlungseinstellungen in der Rauhwaarenbranche, wie deren vor der Messe namentlich in Pest, Lemberg, Wilna vorgekommen, sind während der Messe weiter keine bekannt geworden.

Für Hasenfelle zeigte sich wenig Kauflust und drückten sich die Preise der Landhasen bis zu 120 Thlr., geringere bis 110—115 Thlr. pr. Ballen à 500 Stück; in russischen Hasenfellen wurden bisher noch keine für den Preis massgebenden Umsätze bewirkt.

Reichlich zugeführt waren russische und polnische Schweinsborsten, jedoch verhältnissmässig wenig von bester Waare. Diese letztere wurde zu bisherigen Preisen ziemlich rasch für Frankreich, England und Amerika aus dem Markte genommen; auch mittlere und geringe Sorten sind zu angemessenen billigeren Preisen viel verkauft worden.

Der Kleinhandel war durch die grösstentheils ungünstige Witterung und den bedeutenden Preisaufschlag aller dahin gehörigen Artikel wesentlich beeinträchtigt.

Die plötzlich hereingebrochene Börsenkrisis in Wien hat auf den hiesigen Platz bisher noch keinen fühlbaren Einfluss genommen, nur der Cours österreichischer Bank- und Staatsnoten ist in Folge derselben während einigen Tagen bis auf 87—88 Thlr. für 150 fl. ö. W. herabgedrückt worden, hat sich jedoch rasch wieder auf 90¼ bis 91 Thlr. mit einigen Schwankungen gehoben.

Die amtliche (polizeiliche) Statistik der Personenfrequenz während dieser Messe gibt 23.017 bei dem betreffenden Bureau angemeldete Fremde an, d. i. um 1443 weniger als bei der vorjährigen Michaelismesse.

Das Gesamtergebniss dieser Jubiläumsmesse dürfte nahezu, aber jedenfalls noch unter mittelmässig sein.

Bemerkenswerth sind endlich die im Laufe der Messe von Industriellen aus verschiedenen sächsischen, preussischen u. a. Fabrikstädten ausgesprochenen und auch in öffentlichen Blättern verbreiteten Befürchtungen, dass man sich in diesen Kreisen auf eine längere industrielle Krisis gefasst machen müsse, indem schon gegenwärtig der Absatz bedeutend nachgelassen habe und verschiedene Anzeichen für eine weitere Abnahme desselben vorliegen. Als der hauptsächlichste Grund zu dieser unerfreulichen Wendung wird die Ueberproduction der letzten Jahre, dann die fortdauernde Unmöglichkeit jedes grösseren Exportes nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika und endlich der Umstand angegeben, dass die französische Industrie wieder als beachtenswerther Concurrent auftritt.

Nach den neuesten anderweitigen Mittheilungen sollen die meisten amerikanischen Plätze durch massenhafte Einfuhren, namentlich auch von deutschen Manufacturwaaren, so überfüllt worden sein, dass man dort mit der Absicht umgeht, einen grossen Theil derselben wieder nach Europa zu werfen, da man hofft, durch diese Zurücksendung geringere Verluste zu erleiden, als gegenwärtig bei deren Verkauf in Amerika, welcher für manche Artikel daselbst auch mit bedeutenden Opfern gar nicht ermöglicht werden kann, zu erwarten sind.

Falls die befürchtete industrielle Krisis wirklich eintreten sollte, würden selbstverständlich die so ungemein rasch in die Höhe getriebenen Arbeitslöhne um so gewisser einen Rückschlag zu erfahren haben, als dann in den Fabriken zahlreiche Arbeitskräfte entbehrlieh würden, die wahrscheinlich der Landwirtschaft zugute kommen dürften, welche seit Jahren mit einem fühlbaren wirklichen Mangel an Arbeitern zu kämpfen hat.

Schifffahrt und Handel von Bremen im Jahre 1872.

Bremen. Während im Jahre 1871 der Verkehr des hiesigen Platzes im Allgemeinen ein erfreuliches Bild gewährte, lässt sich leider über den letztjährigen bremischen Handel nicht ein Gleiches sagen.

Die grossartigen Einleitungen hiesiger Importeure, welche nach dem Friedensschlusse mit Frankreich bedeutende Quantitäten der Hauptverbrauchsartikel des Hinterlandes unserem Platze zuführten, und die guten Resultate dieser Bezüge hatten zur Folge, dass für das Jahr 1872 die Unternehmungslust in noch stärkerem Grade erwachte. Dies war aber nicht in Bremen allein der Fall, sondern auch auf unseren Haupt-Concurrenzplätzen machte sich dieselbe Stimmung geltend.

Überall wurden bedeutende Quantitäten Colonialproducte herangezogen, und zwar rascher und früher als sonst, Dank dem immer mehr sich Bahn brechenden Dampfschiffsverkehr. So kam es, dass in mancher Geschäftsbranche eine Ueberstürzung stattfand, und bei einem Rückblick auf den finanziellen Abschluss des Jahres 1872 zeigt sich, dass im Allgemeinen für den Handelsstand wohl keine erfreulichen Resultate erzielt worden sind.

Zu diesem Endergebnisse haben in der zweiten Hälfte des Jahrs in nicht geringem Maasse die sich schwieriger gestaltenden Geldverhältnisse beigetragen. Verschiedene Ursachen wirkten hierbei zusammen: Einzahlungen auf die Actien neu in's Leben gerufener Geldinstitute und finanzieller Unternehmungen, Betheiligung deutscher Banquiers bei der französischen Anleihe, sowie endlich Ankauf von Gold, meistens am Londoner Markte, durch die deutsche Regierung behufs Prägung von Goldstücken der neuen Währung.

Der Discout stieg allmählig von $2\frac{1}{2}$ auf 5 pCt., während er für kurze Zeit einen noch höheren Stand einnahm. Wie immer, mahnte diese steigende Tendenz des Geldmarkts zur Vorsicht; der isländische Käufer schränkte seine Einkäufe in Folge dessen auf das Nothwendigste ein; dagegen sammelten sich an den Seeplätzen die Vorräthe beträchtlich an und erzeugten auch wieder durch ihren Druck eine flauere Stimmung. Die Preise der Hauptartikel befolgten demnach mit wenigen Ausnahmen eine fallende Richtung.

Die Ziffern des bremischen Verkehrs in 1872 stellen sich wie folgt: Einfuhr 26,133.189 Ctr. im Werthe von 496,197.211 Mark, Ausfuhr 13,778.803 Ctr. im Werthe von 471,168.197 Mark, zusammen 39,911.992 Ctr. im Werthe von 967,365.408 Mark. Es ist sonach eine ganz bedeutende Zunahme gegen das Vorjahr eingetreten, welches bisher die relativ höchsten Ziffern in der Handelsbewegung aufzuweisen hatte, nämlich: Einfuhr 23,420.377 Ctr. im Werthe von 466,452.431 Mark; Ausfuhr 12,268.660 Ctr. im Werthe von 429,495.622 Mark, zusammen 35,689.037 Ctr. im Werthe von 895,948.053 Mark.

Die Zunahme zu Gunsten des Jahrs 1872 beträgt bei der Einfuhr 11.6 pCt. im Gewichte und 6.4 pCt. im Werthe, bei der Ausfuhr 12.3 pCt. und resp. 9.7 pCt.

Die Steigerung des Verkehrs mit Rücksicht auf die einzelnen Waarengattungen ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1871 Mark	1872 Mark	1871 Mark	1872 Mark
Verzehrungsgegenstände	136,652.230	162,352.193	125,188.592	166,483.645
Rohstoffe	167,137.531	163,038.342	155,007.544	152,369.307
Halbfabrikate	24,521.539	29,659.061	22,486.815	26,664.842
Manufacturwaaren	91,547.566	81,681.340	84,320.410	73,317.126
Andere Industrie-Erzeugnisse	45,815.198	58,898.991	42,383.900	52,182.403
	465,674.064	495,629.927	429,387.261	471,017.323
Edle Metalle	778.367	567.284	108.361	150.874
Zusammen	466,452.431	496,197.211	429,495.622	471,168.197

Von den folgenden Hauptartikeln betrug die:

	Einfuhr		Ausfuhr		
	1871	1872	1871	1872	
Kaffee	121.075	171.415	113.031	145.686	Ctr. N.
Gerste	76.229	70.166	15.919	12.358	"
Hafer	117.711	198.429	32.804	93.094	"
Roggen	1,179.854	893.679	793.075	771.234	"
Weizen	58.214	33.366	36.652	34.820	"
Reis	1,460.544	1,059.846	1,039.346	1,071.327	"
Schmalz	91.712	184.579	38.628	155.030	"
Speck	10.355	121.894	12.213	109.556	"
Tabak, ostindischer	11.174	29.011	6.337	22.554	"
" westindischer	96.233	99.033	114.375	105.603	"
" südamerikanischer	322.743	253.199	285.731	354.269	"
Nordamerikan. Fassa-Tabak	483.773	351.432	384.937	450.203	"
" Kisten-Tabak	3.389	255.711	11.035	103.995	"
Europäischer Tabak	29.855	57.595	19.072	55.354	"
Tabakstengel	101.350	97.026	117.173	134.084	"
Cigarren, Havana	14.995	15.624	13.281	13.755	Mille
" hiesige	—	—	40.805	71.843	"
Wein (ohne Champagner)	9,362.513	7,307.502	6,238.181	6,336.518	Liter
Zucker, roher	179.383	116.620	42.858	102.261	Ctr. N.
" raffinirter	37.435	40.513	57.822	63.227	"
Baumwolle	1,122.233	608.535	573.351	1,005.690	"
Asche, Pottasche etc.	5.327	3.025	3.619	1.513	"
Farbhölzer	95.064	100.945	54.494	101.056	"
Harz	122.512	145.988	94.166	119.102	"
Petroleum	1,311.283	1,140.468	914.465	1,172.956	"
Schafwolle	120.788	157.867	133.433	133.586	"
Thran	14.801	5.103	9.045	7.395	Tonnen
Wallfischbarden	1.640	247	1.774	1.016	Ctr. N.

Auch für Oesterreich-Ungarn weist das Jahr 1872 eine Zunahme des Warenverkehrs auf, wie aus den nachfolgenden Details hervorgeht.

Die Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn auf dem Seewege erreichte einen Gesamtwert von 45.952 Mk. und umfasste folgende vorzüglichere Gegenstände:

Corinthen für 4796 Mk., Zwetschken für 19.689 Mk., getrocknetes Obst für 1571 Mk., Gummi-Arabienn für 16.792 Mk., Lorbeerblätter für 1427 Mk.

Die diesfällige Einfuhr des Jahrs 1871, welche dem Werthe nach 136.524 Mk. betrug, kam von Triest direct hieher, wogegen der letztjährige Import aus Oesterreich-Ungarn indirect über Hamburg, Amsterdam etc. angebracht wurde. Die Einfuhr zu Lande bezifferte sich mit 11,092.366 Mk., gegen 9,219.751 Mk. im Vorjahre. Als die bedeutenderen Importgüter dieser Art sind zu nennen:

Getrocknete Brünellen für 51.464 Mk., Zwetschken für 337.802 Mk., Gerste für 12.300 Mk., Malz für 127.730 Mk., Linsen für 78.864 Mk., Bohnen für 88.316 Mk., Hopfen für 98.994 Mk., Butter für 24.563 Mk., Weizenmehl für 239.084 Mk., ungarischer Tabak für 1.075.645 Mk., Ungarwein für 195.514 Mk., Hanfsamen für 18.629 Mk., Schafwolle für 738.268 Mk., feine Schwämme für 39.241 Mk., gegerbtes Leder für 316.536 Mk., lackirtes Leder für 18.532 Mk., seidene Bänder für 29.000 Mk., Baumwollwaaren für 21.995 Mk., Leinen und derlei Waaren für 16.840 Mk., seidene und halbseidene Waaren für 459.678 Mk., roher Rübenzucker für 723.677 Mk., Drogen für 91.617 Mk., Bettfedern und Daunen für 655.411 Mk., rohes Pelzwerk für 37.637 Mk., Glycerin für 40.240 Mk., Musikinstrumente für 66.507 Mk., Lederwaaren für 983.365 Mk., Parfümerien für 12.246 Mk., Tuch für 840.407 Mk., wollene und halbwollene Waaren für 276.392 Mk., Manufakturen überhaupt für 490.191 Mk., Bücher und Musikalien für 22.141 Mk., Eisenwaaren, als: Nägel, Waffen u. dgl. für 44.354 Mk., Galanterie- und Kurzwaaren für 1,364.618 Mk., Gemälde und Lithographien für 20.130 Mk., Glaswaaren als: Flaschen, Spiegelglas, Spiegel u. dgl. für 967.447 Mk., Spielzeug für 80.550 Mk., feine Holzwaaren überhaupt für 29.887 Mk., Porzellanwaaren für 41.911 Mk., feines Steingut für 93.511 Mk.

Ein Vergleich der österreichisch-ungarischen Einfuhr zu Lande im Jahre 1872 mit derjenigen von 1871 zeigt im Allgemeinen Folgendes:

	1872 Mark	1871 Mark
Verzehrungsgegenstände	3,123.018	2,992.813
Rohstoffe	1,697.486	1,667.971
Halbfabrikate	343.554	230.670
Manufacturen	2,139.102	1,512.307
Andere Industrie-Erzeugnisse	3,789.206	2,815.990
Zusammen	11,092.366	9,219.751

Die einzelnen Artikel, bezüglich welcher sich in 1872 vorzugsweise eine Mehrein- fuhr zeigte, sind bei den Verzehrungsgegenständen: ungarischer Tabak; bei den Halbfabri- katen: gegerbtes Leder; bei den Manufacturwaaren: Seiden- und Halbseidenwaaren, und bei den andern Industrie-Erzeugnissen: Galanterie- und Kurzwaaren, Glas- und Lederwaaren.

Die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn auf dem Seewege (indirect über Ham- burg etc.) hatte einen Gesammtwerth von 41.578 Mk. (gegen 25.180 Mk. in 1871), darunter: Reis für 16.248 Mk., Rum und Arrak für 7819 Mk., Quercitron für 1909 Mk., Harz für 11.606 Mk.

Auf dem Landwege gingen dahin Waaren für 33,555.938 Mk., davon folgende als die nennenswertheren: Pfeffer für 161.580 Mk., Kaffee für 212.377 Mk., Cassia lignea für 64.344 Mk., Tabak und zwar: Cuba für 586.527 Mk., Portorico für 150.800 Mk., Brasil für 1,439.214 Mk., Canaster für 22.525 Mk., Columbia für 581.618 Mk., Mary- land für 85.753 Mk., Seedleaf für 373.943 Mk., Havana für 387.083 Mk., andere Sor- ten für 950 Mk., fabriecirter für 664 Mk., Havana Cigarren für 327.521 Mk., hiesige für 927.491 Mk., andere für 442 Mk., Thee für 136.248 Mk., französische Weine für

57.635 Mk., Piment für 61.772 Mk., Speck für 70.938 Mk., Schmalz für 1,070.019 Mk., Reis für 2,782.042 Mk., Spirituosen für 728.194 Mk., getrocknete Häute für 88.641 Mk., Harz für 48.957 Mk., Jute für 107.505 Mk., spanische Weine, Rheinwein und Champagner für 68.878 Mk., Baumwolle für 10,544.867 Mk., Droguerien für 209.350 Mk., Farbstoffe für 360.953 Mk., Oele für 5,153.842 Mk., Schafwolle für 1,371.412 Mk., Nickel für 155.780 Mk., Garne für 2,791.791 Mk., englische Manufacte für 711.070 Mk., Eisenwaaren für 100.746 Mk., Holzwaaren für 217.471 Mk., Maschinen und Maschintheile für 816.116 Mk., englische Messingwaaren für 53.789 Mk.

Mit dem Vorjahre verglichen, stellt sich die Ausfuhr zu Lande nach Oesterreich-Ungaru im Allgemeinen, wie folgt:

	1872 Mark	1871 Mark
Verzehrungsgegenstände	10,473.674	6,111.618
Rohestoffe	18,040.862	15,983.485
Halbfabrikate	2,979.799	1,757.268
Manufacturwaaren	820.625	1,628.174
Andere Industrie-Erzeugnisse	1,240.978	428.953
Zusammen	<u>33,555.938</u>	<u>25,909.498</u>

Die bedeutend höhere Werthsumme der Verzehrungsgegenstände in 1872 beruht hauptsächlich auf den grösseren Bezügen von Tabak, Cigarren und amerikanischem Schmalz. Von letzterem Artikel wurde in 1871 gar nichts, dagegen im vorigen Jahre für 1,070.019 Mk. nach Oesterreich-Ungarn ausgeführt; von Tabak betrug das Mehr in 1872 etwa 2,800.000 Mk.; von hiesigen Cigarren gingen in 1871 für 34.000 Mk., in 1872 aber für 927.491 Mk. nach dieser Bestimmung ab.

Unter den Rohstoffen ist es namentlich Petroleum, welches die ausgewiesene Zunahme verursacht hat. Von Halbfabrikaten hatte Oesterreich-Ungarn grösseren Bedarf an englischen Garnen und Twisten.

Ein Vergleich der Zahlen des Jahres 1872 mit denen früherer Perioden liefert folgendes Resultat:

E i n f u h r

	Seewärts Mark	Landwärts Mark	Zusammen Mark
1872	45.952	11,092.366	11,138.318
1871	136.524	9,219.751	9,356.275
1869	64.970	6,324.618	6,389.588
1868	73.506	7,496.378	7,569.884
1867	103.363	7,743.313	7,846.676

A u s f u h r

	Seewärts Mark	Landwärts Mark	Zusammen Mark
1872	41.578	33,555.938	33,597.516
1871	25.180	25,909.498	25,934.678
1869	62.207	19,615.474	19,677.681
1868	163.657	19,935.440	20,099.097
1867	25.143	17,634.019	17,659.162

Die Ziffern des Jahres 1872 sind die höchsten, welche der Verkehr mit Oesterreich-Ungarn bisher aufzuweisen hatte.

Wirft man einen Blick auf die Verkehrsanstalten, welche diese gewaltigen Quantitäten Waaren dem Inlande zuzuföhren hatten, so ist man es der hiesigen Bahnverwaltung schuldig, hervorzuheben, dass gegen Schluss des Jahrs die Zustände sich hier wesentlich gebessert haben. Wenn diese Besserung nicht früher eingetreten ist, so liegt das namentlich darin, dass die bezüglichen Fabriken mit Aufträgen ungeheuer überhäuft waren und die Vermehrung der Geleise und des Rollmaterials nicht sofort beschafft werden konnte.

Seit October 1872 ist nun aber Abhilfe geschaffen; die Zahl der Waggons wurde beträchtlich vermehrt, das Beamtenpersonal ist vergrößert und arbeitet, wenn erforderlich, Nächte hindurch; Hilfsgeleise auf den Bahnhöfen sind gelegt; auch ist das zweite Geleise zwischen hier und Geestmünde-Bremerhaven zum grössten Theile fertig und wird soweit möglich benützt.

Dieselben Ursachen, welche die Missstände am hiesigen Bahnhofe nur allmählig zu heben gestatteten, bewirkten auch, dass die im Bau begriffenen Bahnen nicht so rasch vollendet wurden, als beabsichtigt war.

Die Strecke Bremen-Osnabrück (von der Venlo-Hamburger Bahn) ist fertig, aber noch nicht dem Verkehre übergeben, da es noch an Waggons fehlt. Die Bahn Bremen-Hamburg wird bis Ende dieses Jahrs schwerlich vollendet. Eröffnet wurde am 1. Januar 1873 die Bahn Hude-Brake, wodurch der Verkehr der Weserhäfen mit dem Inlande eine Vervollkommnung erfahren hat.

Der Bau des Bremer Centralbahnhofes schreitet rüstig fort, doch werden wohl noch mehrere Jahre vergehen, bis derselbe dem Publicum zur Benützung offen stehen wird.

Unser Verkehr mit Berlin und dessen Hinterlande wird eine wesentliche Verbesserung erfahren, indem die Strecke Langwedel-Uelzen (Stendal-Berlin) demnächst dem Betriebe übergeben werden soll. Es ist dies ein Fortschritt, welcher für den bremischen Handel nur mit Freuden begrüsst werden kann, da der bisherige Umweg über Hannover den Verkehr in der bezeichneten Richtung kostspieliger und zeitraubender machte.

Die Bahnprojecte Bremen-Minden und Bremen-Warburg sind im vorigen Jahre nicht weiter gefördert worden.

Eine directe Verbindung mit Holland durch die Bahn Ihrhove-Nieuwechanz ist gesichert und wird wesentlich zur Hebung des bremischen Handels in dieser Richtung beitragen.

Die allgemeinen Ergebnisse der Seeschifffahrt gestatteten sich innerhalb der letzten 5 Jahre wie folgt:

E i n l a u f

	In Ladung		In Ballast		Zusammen	
	Schiffe	Lasten à 4000 Pfd.	Schiffe	Lasten à 4000 Pfd.	Schiffe	Lasten à 4000 Pfd.
1872	3543	546.547	95	21.217	3638	567.764
1871	3098	560.300	139	17.042	3237	577.342
1870	2212	339.296	138	16.767	2350	356.063
1869	2756	410.643	276	25.780	3032	436.423
1868	2684	395.110	498	28.701	3182	423.811

A u s l a u f

1872	2070	402.367	1498	141.570	3568	543.937
1871	1910	338.470	1331	200.558	3241	539.028
1870	1404	240.565	964	109.329	2368	349.894
1869	1889	301.582	1287	145.371	3176	446.953
1868	2063	277.421	1214	143.257	3277	420.678

Von den im Jahre 1872 eingelaufenen Fahrzeugen kamen: aus Europa 3122 von 255.640 Lasten, aus transatlantischen Ländern 516 von 312.124 L.; von den ausgelaufenen gingen: nach Europa 3204 von 289.007 L., nach transatlantischen Ländern 364 von 254.930 L.

Unter den angekommenen Schiffen befanden sich 575 Dampfer von 299.861 L., welche folgenden Flaggen angehörten:

Flagge	Schiffe	Lasten
Bremische	325	243.228
Andere deutsche	47	5.448
Dänische	3	186
Französische	2	587
Großbritannische	140	42.008
Belgische	10	1.750
Holländische	42	5.767
Schwedische	5	751
Norwegische	1	136

Im Verkehre mit Oesterreich-Ungarn sind Schiffe weder angekommen noch abgegangen. Unter österreichischer Flagge sind

Angekommen aus:	Schiffe	Lasten
der europäischen Türkei	1 (beladen)	—
Brasilien	1	—
Birma	1	—
Zusammen	3	820

Abgegangen nach:	Schiffe	Lasten
England	3 (leer)	932
Buenos-Ayres	1 (beladen)	191
Zusammen	4	1123

Im Jahre 1872 wurden von hier in 210 Schiffen 80.418 Auswanderer expedirt, u. zw.:

Nach	Schiffe	Personen
Quebeck	2	644
New-York	128	59.827
Philadelphia	1	1
Baltimore	41	16.350
Charleston	1	52
New-Orleans	11	2.507
Galveston	5	707
Neugranada	10	256
Venezuela	3	5
Laplatastaaten	5	20
Westindien	—	44
der Westküste Afrika's	2	4
Russisch-Asien	1	1

Unter diesen Auswanderern befanden sich 138 aus Ungarn, 5921 aus Böhmen und 1248 aus anderen Ländern Oesterreich-Ungarns.

Das Institut des Norddeutschen Lloyd hat sich ferner kräftig entwickelt und sieht einer weiteren Vergrößerung entgegen.

Im vorigen Jahre sind 2 neue Dampfer für die transatlantische und 2 für die europäische Fahrt fertig geworden, während sich noch 11 transatlantische Dampfer im Bau befinden, welche im Laufe des Jahres 1873 vollendet sein werden. Die Preise dieser Schiffe variiren zwischen 80.000—100.000 L. Das Betriebscapital besteht aus 6 Mill. Goldthlr. in Stammactien, 2,100.000 Goldthlr. in Actien lit. B und 3 Mill. Thlr. $4\frac{1}{4}$ pCt. Prioritätsanleihen, von welchen letzteren 50.000 Thlr. zurückbezahlt sind.

Die vorjährige Brutto-Einnahme des Lloyd belief sich auf 25,087.728 Mark, gegen 22,450.019 Mk. in 1871.

Nach New-York wurden 75 Reisen gemacht und eine Einnahme von 15,433.048 Mk. (205.774 Mk. pr. Reise) erzielt. Auf diesen Reisen wurden 46.404 Passagiere und ein Güterquantum von 58.832 Cubikmeter und 5265 metr. Tons à 1000 Kilo befördert. Von New-York kamen 10.556 Passagiere oder 141 pr. Reise.

Nach Havana und New-Orleans wurden 7 Reisen gemacht, welche eine Brutto-Einnahme von 1,645.075 Mk. (235.011 Mk. pr. Reise) ergaben. Die Reisen nach dieser Richtung erwiesen sich im vorigen Jahre als recht lohnend, da die Fracht für Baumwolle sehr hoch war und die Schiffe stets volle Rückladung fanden, während die hinüberbeförderte Gütermenge eine äusserst geringe war. An Passagieren wurden 2999 hin und 648 zurück befördert.

Die Fahrt nach Westindien hat sich im letzten Jahre bedeutend gehoben, indem die Durchschnittseinnahme einer Reise von 100.038 Mk. auf 124.476 Mk. stieg; nichtsdestoweniger hat sie dazu beigetragen, das günstige Ergebniss anderer Linien zu verringern. Die Gesellschaft beabsichtigt jetzt, um ein besseres Resultat zu erzielen, die Anzahl der Häfen Westindiens, welche die Dampfer anlaufen, zu beschränken und einen kleinen Dampfer auszusenden, der Güter und Passagiere an einer Centralstation für die grösseren Schiffe sammelt.

Nach Baltimore wurden im verflossenen Jahre 24 Reisen gemacht, welche eine Brutto-Einnahme von 3,569.212 Mk. oder durchschnittlich 148.717 Mk. pr. Reise ergaben. Es wurden 13.000 Tons Güter hinbefördert; die Rückfrachten waren recht gut und die Passagierbeförderung nach Baltimore stieg von 8953 Personen in 1871 auf 12.142, also um ca. 36 pCt.

Von den für die europäische Fahrt bestimmten Schiffen wurden 108 Reisen nach London, 61 Reisen nach Hull, 23 Reisen nach Leith und 9 nach Antwerpen gemacht und dadurch eine Einnahme von 1,721.263 Mk. erzielt. Die Reisen nach London stellten sich, in Folge des Verbotes der Einfuhr von deutschem Vieh in England, finanziell bedeutend schlechter als in 1871, indem die Durchschnittseinnahme auf 8732 Mk., gegen 10.669 Mk. in 1871, fiel. Gegen 115.115 Schafe und 11.512 Stück Hornvieh in 1871 kamen voriges Jahr allerdings 141.620 Schafe, aber nur 2555 Stück Hornvieh zur Versendung.

Sehr günstig hat sich im letzten Jahre die Fahrt nach Antwerpen entwickelt, während die Hüller Linie längere Zeit mit einer englischen Concurrenz zu kämpfen hatte und die Route nach Leith insoweit eingegangen ist, als es einem dortigen Hause überlassen bleibt, dieselbe aufrecht zu erhalten.

Die Summe der im Jahre 1872 abgeschlossenen Seeversicherungen betrug 388,401.000 Mk., gegen 336,123.400 Mk. in 1871 und 277,731.200 Mk. in 1870.

Die früher in grosser Zahl hier existirenden Bremer See-Assecuranzgesellschaften haben sich sämmtlich aufgelöst und 3 grosse bremische See-Assecuranzcompagnien gebildet, denen es hoffentlich durch die auf diese Weise erzielte Ersparung an Verwaltungskosten gelingen wird, nach und nach wieder einen angemessenen Theil der hier

zum Abschlusse gelangenden Versicherungen zu erhalten. In 1872 betrug derselbe nur $\frac{1}{2}$ der gesammten Versicherungssumme.

Von neuen Gesetzen und Verordnungen, welche voriges Jahr in Bezug auf Handel und Verkehr erlassen wurden, sind zunächst unter den Reichsgesetzen hervorzuheben: die Seemannsordnung, welche einem langgefühlten Bedürfnisse entspricht, ferner das Schiffsvermessungsgesetz; unter den speciell Bremen betreffenden: das Gesetz über die progressive Einkommensteuer, wornach für ein Einkommen von 500—1500 Thlr. 1 pCt. und von 1500 Thlr. aufwärts $1\frac{1}{2}$ pCt. an Steuer zu entrichten ist; dann das neue Münzgesetz.

Bremen ist unter allen deutschen Staaten der erste gewesen, welcher die allmählich in ganz Deutschland einzuführende Markwährung sofort zum Gesetz erhoben hat. Der 1. Juli 1872 war der Tag, an welchem das Gesetz in Kraft trat, und man kann im Allgemeinen sagen, dass sich der Wechsel viel leichter, als erwartet wurde, vollzogen hat, Dank dem allseitigen guten Willen der Bevölkerung und den zweckmässigen Massregeln der Behörden. Es kursiren jetzt demnach ausser 20-Mark- und 10-Mark-Stücken (in Gold) preussische Thaler und Silbergroschen (erstere = 3 Mark, letztere = 10 Pfennige).

Unter Berücksichtigung der hiedurch verursachten totalen Aenderung unserer Geldverhältnisse hielt es die Handelskammer für gerathen, die preussische Hauptbank in Berlin zu veranlassen, eine Commandite in Bremen zu etabliren und somit unsern Verkehr mit dem Inlande zu erleichtern. Der Plan wurde ausgeführt und das neue Institut hat bereits am 1. Juli 1872 seine Wirksamkeit begonnen.

Von sonstigen neuen Etablissements sind zu erwähnen: die Umwandlung der wohlbekanntesten Eisengiesserei und Schiffbau-Fabrik von C. Waltjen & Co. in eine Actiengesellschaft; die Bremer Baugesellschaft, welche bereits mit grosser Energie ihre Wirksamkeit verfolgt, und schliesslich die in der Nähe Bremens (auf oldenburgischem Gebiete) erbaute Jute-Spinnerei und Weberei.

Die neu errichtete Dampf-Wollwäscherei wird jedenfalls im Laufe dieses Jahrs ihre Thätigkeit eröffnen.

Für die Wiener Weltausstellung zeigt sich hier ein reges Interesse, und Fabrikan-ten und Corporationen senden ihre Hauptartikel nach Wien. Leider ist die Industrie am hiesigen Platze nicht in dem Masse hervorragend, wie es zu wünschen wäre, und wird Bremen daher nicht durch so viele Artikel vertreten sein, wie vielleicht manche andere Stadt. Einige hiesige Fächer, wie z. B. der Schiffbau, werden aber sicher ihre würdige Repräsentation finden. Der Besuch von hier aus wird sehr zahlreich sein.

Ausser der Bremer Bank befinden sich jetzt hier noch mehrere andere grössere Bankanstalten und zwar namentlich: die Commandite der preussischen Hauptbank, die Bremer Filiale der deutschen Bank und die deutsche Nationalbank, von welchen hauptsächlich die erstere sich in der Vermittlung der hiesigen Geldgeschäfte mit der Bremer Bank theilt. Dieselbe hat sich bei der hiesigen Kaufmannschaft schnell eingebürgert. Einen Beweis hiefür bietet die folgende Uebersicht ihrer Geschäfte während des ersten Halbjahrs ihres Bestehens am hiesigen Platze.

Sie hat nämlich 9,494.700 Thlr. Discontowechsel auf Bremen, 9,345.000 Thlr. Discontowechsel auf andere preussische Bankplätze, 446.500 Thlr. auf das Ausland, zusammen also 19,286.200 Thlr. angekauft; ausserdem hat sie für 682.000 Thlr. Lombarddarlehen gegeben und für 854.500 Thlr. Zahlungsanweisungen ausgestellt.

Trotz dieser bedeutenden Concurrenz hat jedoch die Thätigkeit der Bremer Bank im vorigen Jahre keine Einschränkung erfahren.

Der Betrag der von diesem Institute discountirten Wechsel betrug in den letztverflossenen 2 Jahren:

	1872	1871
	Mark	Mark
Auf Bremen	92,838.442	96,650.331
„ fremde Plätze	49,966.564	45,740.910
Gegen Unterpand ausgeliehen	9,149.000	7,599.000
In Effecten am 31. December angelegt	1,451.415	786.564
Auf Contobücher deponirt am 31. December	18,688.000	18,746.000
Der Notenumsatz betrug:		
Im Maximum	16,883.000	16,906.000
	(am 10. Januar)	(am 14. October)
Im Minimum	11,977.000	9,918.000
	(am 27. Juni)	(am 21. Januar)
Durchschnittlich	14,762.000	14,518.000
Der Cassenbestand betrug:		
Im Maximum	15,641.000	16,006.000
	(am 20. Januar)	(am 23. December)
Im Minimum	6,300.000	5,842.000
	(am 6. Juli)	(am 4. Januar)
Durchschnittlich	9,794.000	9,107.000
Dividende	6 1/2 %	7 %

Bergen's Handel im Jahre 1872.

Bergen. Der Handelsverkehr Bergen's im Jahre 1872 entsprach völlig den, nach den reichen Fischereien im hohen Norden beim Jahresschlusse 1871 gehegten Hoffnungen, wengleich der Häringfang am unmittelbaren Gestade dieser Stadt misslang. Was diese letztere Gattung Fische anbelangt, so scheinen sich dieselben allmällig ganz von der Küste zu entfernen.

Der Export der Hauptproducte in den 2 letztverflossenen Jahren erreichte folgende Mengen:

		1872	1871
Häringe	Tonnen	595.970	319.342
Thran	„	54.522	38.175
Fischrogen	„	30.548	21.624
Klipfisch (gesalzener und getrockneter Dorsch)	Waag	444.886	278.630
Rundfisch (getrockneter Dorsch)	„	501.037	380.858

Bei der Einfuhr nehmen Cerealien die bedeutendste Stelle ein. Im vorigen Jahre kamen: 246.274 Tonnen Roggen (gegen 282.800 T. in 1871), 195.574 T. (gegen 175.939 T.) Gerste, 13.839 T. (gegen 10.360 T.) Weizen, 7.485 T. (gegen 5.859 T.) Erbsen.

Der Roggen wurde grösstentheils aus den Häfen des Schwarzen Meeres, die andern Früchte aus Schweden und Dänemark zugeführt. Spanien, Portugal und Italien sendeten 341.838 T. Salz, gegen 187.327 T. im Vorjahre.

Bergen steht durch Dampfschiffe in wochentlicher Verbindung mit Newcastle o. T., Hull, Rotterdam, Hamburg, Kopenhagen und Stettin und beinahe in täglicher Communication mit dem ganzen Küstengebiete von Norwegen. Seit Anfangs April 1873 wird eine regelmässige 14tägige Fahrt nach New-York und zurück durch Berger Dampfschiffe unterhalten. Dagegen ist der Dampferdienst auf Island eingestellt.

Oesterreichisch-ungarischer Holzhandel in der Moldau.

Jassy. Die Gebirgskette, welche die nordwestliche Grenze der Moldau bildet, eine Fortsetzung der Karpathen, ist mit ausgedehnten und schönen Waldungen bedeckt. Die Tanne in freiem, schlankem Wuchse ist der Stamm dieser Waldungen und liefert grossentheils das Materiale zu dem Holzhandel, der in drei Kategorien zerfällt, nämlich Mastholz, Bau- oder Zimmerholz und Breter. Auf denselben Gebirgen kommt auch bedeutender Eichenwuchs vor; das Eichenholz ist aber, mit Ausnahme von grossen Partien Fassdauben, kein vorzüglicher Gegenstand des hierländigen Ausfuhrhandels.

Das Mastholz dient zum Verbrache im grossherrlichen Arsenal zu Constantinopel und für die türkische Handelsmarine, dann zur Bemastung der auf den Werften von Galatz und Ibraïla erbauten Schiffe. Zimmerholz und Breter werden theils im Lande consumirt, theils nach Constantinopel gebracht.

Die Waldungen werden im Winter ausgebeutet. Der Holzschlag beginnt gewöhnlich im Monate November und dauert bis März. Sobald die Bäume gefällt sind, wird die Rinde abgelöst, dann schleift man die Stämme auf dem Schnee mittelst Ochsen bis an das Ufer der Bistritza. Längstens bis 20. April muss alles Holz bei Dorna zusammengebracht sein. Die Flössung auf der Bistritza beginnt, sobald die-er Bergstrom vom Eise frei ist. Die Arbeitsleute, welche das Holz zum Flusse schaffen, sind auch verpflichtet, die Stämme in das Wasser zu stossen und sie zu Flössen (Pluta*) zu binden.

Sobald die Stämme im Wasser und gebunden sind, werden sie von den Flössern (Plutaschen) übernommen, welche nach Umständen Breter, die in den dortigen Sägemühlen verfertigt werden, oder anderes kleineres Holz auflegen und Alles zur Abfahrt bereit halten.

Die Flössung geschieht auf der Bistritza von Dorna über Brosteni und Piatra bis Bacau, wo sich die Bistritza in den Sereth ergiesst, und dann weiter auf dem Sereth bis zu dessen Ausmündung in die Donau, eine Stunde oberhalb Galatz.

Die Flössung dieser Plute, deren jedes von zwei Menschen bedient werden muss, ist mit manchen Schwierigkeiten verknüpft und setzt von Seite der Flösser die genaueste Kenntniss des Fahrwassers, ja aller einzelnen im Wasser befindlichen Felsstücke und Untiefen voraus.

Die Bistritza ist ein Gebirgswasser, das mit vielen Krümmungen meist über felsiges Terrain mit sehr starkem Falle von Dorna über Brostony bis Peatra in die Niederungen brant. Im Laufe des Flusses kommen viele gefährliche Stellen vor; doch sind die Holzflösser so gut mit all den Schwierigkeiten vertraut und so geschickt in Ueberwindung der jähen Wendungen und Fälle des Stromes, dass bei gehöriger Aufmerksamkeit selten Unfälle sich ergeben. Oeftern ereignet es sich, dass über Nacht plötzlich das Wasser durch Regengüsse anschwillt, und die am Ufer angebandenen Flösse mit sich fortreisst und gegen die Felsen oder Mühlen treibt, wo sie zerschellen

* Pluta ist der generische Ausdruck für Floss, das nach der Grösse der Stämme aus 3, 4, 5 bis 22 Stücken besteht.

und die einzelnen Stämme nur mit Mühe von den nacheilenden Flössern wieder aufgefangen werden können.

Beim Anbinden der Plute ist daher grosse Vorsicht zu beobachten. Im entgegengesetzten Falle geschieht es auch manchmal, dass das Fahrwasser plötzlich über Nacht fällt, wo dann die Flösse zum Theile am Trockenen sitzen bleiben. Diese werden aber leicht durch vereinte Bemühungen der Plutaschen wieder in das tiefere Wasser hinabgestossen und flott gemacht. Bei Bacau ergiesst sich die Bistritza in den Sereth, der stets einen hinreichenden Tiefgang zur Flössung der Plute besitzt. Gefährliche Stellen am Sereth sind die Schiffbrücken bei Joneschesti, Furceni und Colieni; aber auch diese Stellen passiren die Flösse ohne Anstand.

Die ganze Transportlinie zerfällt in drei Strecken; auf jeder derselben werden die Plutaschen gewechselt, denn der Flösser kennt nur jene Stromstrecke ganz genau, auf welcher er gewöhnlich fährt. Die erste Strecke geht von Dorna bis Brosteny und kann in einem Tage zurückgelegt werden. Die Plutaschen übergeben in Brosteny die Flösse einer hiezu beauftragten Person und kehren dann zu Fuss in ihre Heimat nach Dorna zurück.

In Brosteny muss gewartet werden, bis mehrere Flösse zusammen kommen, die dann der Beauftragte den Plutaschen übergibt, welche das Holz von Brosteny bis Peatra führen. Auch diese Strecke, die beiläufig eben so lang wie die erste ist, kann in einem oder $1\frac{1}{2}$ Tage zurückgelegt werden.

In Peatra ist wieder Jemand aufgestellt, der die Flösse übernimmt. Es muss dort wieder zugewartet werden, bis eine hinreichende Anzahl Flösse beisammen sind, damit der weitere Zug auf Einmal abgehe. Die Flösse werden dann den neuen Plutaschen übergeben, die sie in einem Zuge von Peatra auf der Bistritza, dann bei Bacau auf dem Sereth bis zu dessen Ausmündung in die Donau, und auf dieser bis Galatz führen. Auf dieser ganzen Strecke werden die Plutaschen nicht mehr gewechselt, da das Fahrwasser geringere Schwierigkeiten darbietet. Die Fahrt von Peatra bis Galatz wird in 6, 8, 10 bis 15 Tagen zurückgelegt.

Die Holzflössung von Dorna bis Galatz ist demnach mit manchen Umständlichkeiten und Hindernissen verknüpft, zu deren Bewältigung nachstehende Vorschriften anzuwenden sind.

Wie bereits erwähnt, muss jedes Floss von zwei Menschen gelenkt und bedient werden. Der Transport geschieht gewöhnlich in Zügen von 20, 60, 100 und noch mehr Flössen. Ein erfahrener Plutasch geht stets voran, und dient den übrigen gleichsam als Lootse. Die Flösser warnen sich wechselseitig vor Gefahren und stehen sich im Falle der Noth bei.

Der Holzlieferant in der Bukowina muss drei vertraute Menschen auf den Hauptstationen aufstellen und zwar den ersten in Dorna, den zweiten in Brosteny und den dritten in Peatra.

Der Transport muss überdies von einem Drsgoman begleitet werden, d. h. von einem verlässlichen Aufseher, der über die Plutaschen Ordnung hält, und darauf sieht, dass diese während des Weges kein Holz abladen und verkaufen, und dass sie, wenn sie in der Nähe ihrer Wohnorte vorbeifahren, nicht nach Hause laufen und während der Zeit andere Geschäfte abthun. Ohne letztere Vorsicht geschieht es nicht selten, dass die Plutaschen während der Zeit Feldarbeiten verrichten und die Flösse im Wasser stehen lassen, wodurch der Transport nicht nur verzögert, sondern auch Gefahren ausgesetzt wird.

Die in Dorna, Brosteny und Peatra aufgestellten Holzschreiber werden über den Winter mit dem nöthigen Gelde versehen. Die Plutaschen werden bereits im November und zwar contractmässig gedungen, damit sie gleich zur Hand sind, wenn man sie braucht, und das Holz nicht der Gefahr ausgesetzt wird, wegen Mangels an Flössern liegen zu bleiben.

Der Miethlohn wird diesen Leuten grösstentheils gegen gewisse Bürgschaft im vorhinein bezahlt, denn über den Winter brauchen sie Geld zu ihrem eigenen Haushalte, und sie stellen daher im November weit billigere Anforderungen, als wenn sie erst im Frühjahr beim Beginne der Schifffahrt gemiethet werden.

Die obigen Bemerkungen gelten für den Holztransport auf der Bistrizza, die vorzugsweise zur Flössung benützt wird.

Der bei Roman in den Sereth einmündende Moldawa-Fluss, dessen Lauf im Gebiete der Moldau viel kürzer ist als jener der Bistrizza, wurde bisher nur wenig zu derlei Transporten benützt.

Bei Bestimmung der Dimensionen der einzelnen Holzgattungen ist vor Allem auf die Verhältnisse des Längenmasses Rücksicht zu nehmen. Als Masseinheit gilt hierlands die Palma domneasca oder fürstliche Spanne*). Ausser diesem fürstlichen besteht noch ein gemeines Längenmaass. Die gemeine Palma ist die Spanne einer gewöhnlichen Männerhand, d. h. die Länge von der Spitze des Daumens bis zur Spitze des kleinen Fingers. Nachstehend sind die verschiedenen Dimensionen nach Palma und Cotu domnescu angegeben:

Mastholz. Die grösste Gattung ist der Catarg oder grosse Mast (in der Mitte des Schiffe), wovon nur 4 und bei grossen Stücken nur 3 auf ein Floss gehen. Der Catarg hat eine Länge von 30 bis 32 fürstlichen oder 36 bis 38 gemeinen Ellen oder von 80 englischen Fuss; vom grossen Ende bis zur Mitte soll er 42 englische Fuss messen. Sein Umfang (Peripherie) beträgt 7, 8 bis 9 fürstliche Spannen oder ungefähr 6 englische Fuss. Die Dicke des Mastholzes wird nicht am äussersten dicken Ende, sondern 5 Spannen oberhalb dem Kopfe berechnet, weil die Basis bis 5 Palme domnesci aufwärts unbehauen bleibt.

Der zweite Mast, Catargel oder Besahnmast (am Hintertheil des Schiffs) genannt, ist beinahe eben so lang wie der erste, nämlich 30 bis 32 fürstliche Ellen oder 75 bis 80 englische Fuss und bis zum Centrum beiläufig 42 englische Fuss. Seine Dicke beträgt 6 bis $6\frac{1}{2}$ fürstliche Spannen in der Peripherie ($4\frac{1}{4}$ englische Fuss wenigstens). Von den Catargelli gehen 5 Stück auf ein Floss. Wenn diese beiden Maste auch mehr als die Normallänge haben, aber so dünn werden, wie ein Trinchetto, so wird dieser Ueberschuss an Länge nicht beachtet.

Die dritte Gattung Mastholz heisst Trinchetto oder Fockmast (am Vordertheil des Schiffs). Der Trinchetto muss 12 bis 14 Fuss vom grossen Ende angefangen, wenigstens 38 Zoll im Umfange haben; wenn aber das Stück gut und gesund ist, so ist man im Maasse etwas nachsichtig. Die Länge beträgt 24 bis 26 fürstliche Ellen oder 60 bis 63 englische Fuss. Von dieser Sorte Mastholz gehen 7 Stück auf das kleine und 14 auf das grosse Floss.

In die vierte Reihe gehören die Rajelle, Raen (Segelstangen von grösserer Dimension). Die Rajelle sind Stämme, die nur auf einer Seite viereckig behauen sind. Die Länge beträgt 20—22 fürstliche Ellen und der Umfang am dickeren Ende $3\frac{1}{2}$ bis 4 fürstliche Spannen. Die Peripherie des dünneren Ends ist unbestimmt. Von den Raen gehen 13 auf das kleine und 26 auf das grosse Floss.

Die Rajelluzzi (Bramraen, kleinere Segelstangen) sind eine kleinere Art der vorigen und am grösseren Ende nur von einer Seite viereckig behauen. Die Länge beträgt 18—20 Coti domnesci, der Umfang $1\frac{1}{2}$ —2 fürstliche Spannen. Von diesem Holze gehen 26 Stück auf das kleine und 52 auf das grosse Floss.

*) Die Palma domneasca (fürstliche Spanne) entspricht 10 Zoll 2 Linien Wiener Maass. Sie hat 8 Permak. Der Permak = $\frac{3}{4}$ Wiener Zoll ist das Maass des oberen Daumengelenkes. 8 Palme domnesci geben 1 moldauische Klafter (Stingeni). 3 Palme domnesci geben einen Cotu domnescu oder fürstliche Elle, die 30 Zoll und beiläufig 6 Linien Wiener Maass beträgt; der Cotu domnescu ist daher bedeutend länger als die Wiener Elle von 2 Fuss. 8 Palme domnesci geben 1 Stinjin oder moldauische Klafter.

Die bezeichneten 5 Gattungen bilden das Mast- oder Raehenholz und werden sämmtlich zum Schiffbau verwendet. Im hierländigen Ausfuhrhandel, sowie auch in Constantinopel wird das Mastholz nicht nach Plute (Flößen), sondern nach Takim berechnet.

Takim heisst ein Stück, und bezeichnet im türkischen Holzhandel eine imaginäre Einheit, auf welche nach Verhältniss ein oder mehrere Stücke Mastholz gerechnet werden. 1 Catargel ist = 1 Takim, 3 Catargelli = 2 Takim, $3\frac{1}{2}$ Trinehetti = 1 Takim, 6 Rajelli = 1 Takim, 12—13 Rajelluzzi = 1 Takim. Die grossen Seefüsse, die nach Constantinopel geführt werden, berechnet und construirt man ausschliesslich nach Takim.

Bau- und Zimmerholz. Die Sorten dieses Holzes sind theils Balken (Grundi), theils Pfosten (Ghife) von verschiedenen Dimensionen und zwar: 3 Klafter lang, 11—12 Zoll breit, 3 Zoll dick und 50 Stück pr. Floss gerechnet, sowie $2\frac{1}{2}$ Klafter lang, 10—12 Zoll breit, $2\frac{1}{2}$ Zoll dick und 100 Stück auf das Floss.

Latten, breite von 22' Länge, schmale von 18', beide Sorten in Flößen von 72 Stück. Kunde Latten werden in Flößen zu 300 Stück genommen.

Breter von verschiedenen Dimensionen werden in den an der Bistrizza und Moldawa gelegenen Sägemühlen verfertigt, und zwar: a) 3 Klafter lang, 10—12 Zoll breit, $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Zoll dick; b) dieselbe Länge und Breite, einzöllig, c) $2\frac{1}{2}$ Klafter lang, 10—12 Zoll breit, $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ Zoll dick; d) 9—12 Schuh lang, 10—12 Zoll breit, $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Zoll dick. Die in der Bukowina geschnittenen Breter sind durchgehend stärker und besser.

Die Moldau hat einen sehr geringen Bedarf an Bauholz, der vollkommen durch einheimisches Product gedeckt wird; dagegen ist der Holzhandel hierlands bedeutend, und zwar mit solchen Holzgattungen, die über Galatz nach der Türkei und Kleinasien exportirt werden.

Nach dem Orient findet durch die Moldau gehend und mit Beobachtung der oberwähnten Eigenthümlichkeiten der Holzexport statt:

Aus der Bukowina und zwar: a) aus den Gebirgsgegenden des Bezirkes Wiznitz; b) aus der Kimpolunger Cameral-Herrschaft, nämlich Dorna-Watra, Pojana-Stampi und Kirlibaba; terner c) aus den Karpathengegenden des Neamtzer Districtes in der Moldau.

Der Export aus Wiznitz in der Bukowina besteht nur in leichten Baumaterialien, weil weder auf dem Pruth-Flusse, noch auf dem in den Pruth mündenden Czeremosz stärkere Hölzer verflösst werden können.

Dagegen ist der Export aus der Kimpolunger Cameral-Herrschaft auch in Schiffs- und diversen Bauhölzern von grosser Ausdehnung. Es sind daselbst türkische Handelsleute ansässig, welche die Holzzeugnisse bei der Cameral-Herrschaft und bei sonstigen Privat-Waldbesitzern aufkaufen und nach der Türkei und Kleinasien versenden.

Der Export aus der Umgegend von Peatra im Neamtzer Districte ist bedeutend. Diese an die Gebirge der Kimpolunger Herrschaft angrenzende Gegend liefert eben ein vorzügliches Holz, wenngleich nicht von starker Dimension.

Der Export aus Siebenbürgen ist bedeutend geringer, weil daselbst das Holz bei der Bezimierung sehr schlecht bearbeitet wird. Deshalb ist auch der Ankaufspreis viel niedriger, obschon das Rohmaterial der verschiedenen Holzgattungen, die von leichter Dimension sind, gut ist und nichts zu wünschen übrig lässt. Der Holzhandel würde in Siebenbürgen einen bedeutenden Aufschwung nehmen, wenn der Bearbeitung mehr Sorgfalt gewidmet und den Anforderungen des Handels Rechnung getragen würde. Auch könnte Siebenbürgen, welches sehr grosse und schöne Waldungen zunächst der Bukowinaer Grenze bei Pojana-Stampi und Kirlibaba besitzt, die nämliche Wasserstrasse wie die Bukowina benützen, und zwar die Bistrizza, welche auch die Siebenbürgen Grenze bespült. Unter Umständen könnte sogar der Bukowina der Rang streitig gemacht werden, wobei nur noch zu bemerken kommt, dass die Verflössung der Hölzer von

starker Dimension auf dem Flusse Bistritschora bei Tölgyes sehr beschwerlich, ja fast unmöglich ist.

Wie gesagt, ist hierlands an Bau- und Brennholz vorläufig kein Mangel und doch sind mindestens zwei Drittel der Hunderttausende von Tannenstämmen, die alljährlich auf der Bistritza und dem Sereth nach Galatz verflösst werden, ein Product der Bukowina'er Forste.

Dieselben gehen, wie bereits erwähnt, von den grossen Holzdepôts zu Dorna-Watra in der Bukowina pr. Floss auf der Bistritza nach Peatra in der Moldau, an letzterem Orte werden denselben Breter aus den dortigen Sägemühlen zugelegt und gehen diese Flösse dann weiter nach Bacau, woselbst über die Breterlage grosse Massen Getreide geladen werden. In Galatz werden die Flösse verkauft und für die überführte Ladung Frachtgeld genommen.

Aus den Försten Siebenbürgens liesse sich in gleicher Weise der Holzexport auf dem Tazlu und Trotusch einrichten, wozu noch die Ausfuhr der dortlands erzeugten vorzüglichen Dachschilden käme. Zu diesem Behufe müsste aber vorerst untersucht werden, ob der stellenweise sehr starke Fall jener beiden Flüsse der Flössung nicht hinderlich ist. Der Export Siebenbürgens beschränkt sich auf die Lieferung folgender Artikel:

- a) Balken in runder und viereckiger Form, von unregelmässigen Dimensionen und schlechtem, mangelhaft bezimmertem Bauholze. Die ärarischen Wälder liefern kleine Quantitäten von besserer Sorte und regelmässigerer Arbeit.
- b) Pfosten, schlecht bearbeitet, 12—14 Fuss lang, 9—13 Zoll breit, $1\frac{1}{4}$, 2, $2\frac{1}{4}$ bis $2\frac{1}{2}$ Zoll dick.
- c) Breter von 7—9 Fuss Länge, 6, 7 bis 8 Zoll Breite, $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Zoll Dicke.
- d) Breter 10—13 Fuss lang, 9—12 Zoll breit und $1\frac{1}{2}$ Zoll dick, aber durchaus nicht entsprechend.

Preise der Siebenbürger Holzgattungen: ein Floss von 22 Stück Balken à 8 Klafter Länge 6—7 Dnkaten, 9klafrige bis 8 Dnk., 10klafrige bis 11 Duk.; ein Floss von 32 St. Pfosten zu 14 Schuh Länge 8—9 Duk., von 32 Pfosten zu 12 Schuh 6—7 Duk., von 300 Bretern zu 7—9 Schuh bis 5 Dnk., von 300 Bretern von 10—13 Schuh 9 bis 12 Duk.

Preise der Bukowina'er Holzgattungen: ein Floss von 22 Stämmen à 10 Klafter Länge, 10 Zoll Dicke 19—22 Duk., von 22 Stämmen à 8 Klafter Länge, 8 Zoll Dicke 10 bis 12 Duk., von 32 Stämmen à 7 Klafter Länge, 7 Zoll Dicke 8—9 Duk., von 3 Stämmen à 12—16 Klafter Länge, 17—22 Zoll Dicke 24—30 Duk., von 7 Stämmen à 9 Klafter Länge, 9 Zoll Dicke bis 13 Duk., von 5 Stämmen à 9 Klafter Länge, 14 Zoll Dicke 13—18 Duk., von 4 Stämmen à 12—13 Klafter Länge, 18—24 Zoll Dicke 20 bis 28 Duk., ein Floss von 7 Rundstämmen 13—14 Dnk., von 9—18 Rundstämmen 9 bis 11 Duk., von 100 Pfosten à 3 Klafter Länge, 12 Zoll Breite und $2\frac{1}{8}$ Zoll Dicke 11—12 Dnk., ein Floss von 12 Pfosten unregelmässiger Dimension 5—8 Dnk., ein Floss von 100 Bretern, 12—14 Schuh lang, 12—13 Zoll breit, $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Zoll dick 6—7 Duk., ein Floss von 300 Bretern unregelmässiger Dimension 5—8 Duk. Die gangbare Holzwaare im Allgemeinen ist daher: das Bukowina'er Schiffbauholzmaterial, welches zuweilen sehr stark gesucht wird, und sehr oft die höchsten Preise erzielt; die Bukowina'er Balken, welche durchschnittlich stets mit gutem Preise verkauft werden. Solche werden, als Quadratstämmen dreieckig bezimmert, in Flösse eingetheilt und zwar pr. Floss: zu 22 Stück von 8—10 Klafter Länge, 8—10 Zoll Dimension; zu 32 St. von 6—7 Klafter Länge, 6—7 Zoll Dimension, und zu 72 St. von 5—7 Klfr. Länge und von geringerer Dimension.

Die Bukowina'er Pfosten, 3 Klafter lang, 11—12 Zoll breit, 3 Zoll dick zu 50 St. pr. Floss; dann 2 $\frac{1}{2}$ Klafter lang, 10—12 Zoll breit, 2 $\frac{1}{2}$ Zoll Dimension zu 100 St. pr. Floss. Beide Sorten werden ebenfalls stark gesucht und besser bezahlt als die Siebenbürger.

Dagegen werden die Breter aus Siebenbürgen massenhaft abgesetzt, und deren Preise richten sich nach den Dimensionen, nämlich: 3 Klafter lang, 10—12 Zoll breit, 1 $\frac{1}{4}$ —1 $\frac{1}{2}$ Zoll Dimension; dieselbe Länge und Breite, einzellige, 2 $\frac{1}{2}$ Klafter lang, 10—12 Zoll breit, 1 $\frac{1}{4}$ —1 $\frac{1}{2}$ Zoll Dimension; 9—12 Fuss lang, 8—10 Zoll breit, 1 $\frac{1}{4}$ —1 $\frac{1}{2}$ Zoll Dimension.

Im Allgemeinen werden ungefähr folgende Mengen verkauft: Rundholz (Stämme für den Schiffbau) 1200 Flösse, Balken 10.000 Flösse, Schnittmaterial 20.000 Flösse.

Von diesen Artikeln entfallen über 60 pCt. auf moldauisches Erzeugniss, der Rest auf die Bukowina und Siebenbürgen.

Wie erwähnt, besitzt die Moldau Eichenwäldungen, die in vielen Gegenden kaum noch berührt worden sind. Das Eichenholz ist noch kein Gegenstand des hiesigen Ausfuhrhandels, da es bis vor kurzem an beinahe jeder Communication gefehlt.

Wohl führt jetzt eine Schienenstrasse von Norden nach Süden, welche Itzkany Roman und Bacau mit Galatz verbindet, und nicht nur die Flussgebiete der Bistritza und Sereth durchschneidet, sondern auch als Verbindungsstrasse für das Donaugebiet dient. Ausserdem, dass diese Eisenbahn die Holzausfuhr nach dem Schwarzen Meere unmittelbar bis Galatz vermitteln könnte, also auch Gelegenheit böte, grosse Holzmassen auf dem kürzesten Wege zu jenem Hauptstrome zu befördern, wäre sie auch, unter der Voraussetzung einer entsprechenden Herabsetzung des Frachttarifs, berufen, im Siebenbürgisch-Bukowina'er Holzhandel eine hervorragende Rolle zu spielen.

Das Eichenholz im frischen Zustande kann natürlich nicht leicht geschwemmt werden, da es auf dem Wasser nicht schwimmt wie Tannenholz, sondern höchstens mit dem Niveau des Wassers gleich geht. Aus diesem Grunde können auch schwere, zum Schiffbau taugliche Stücke, namentlich Kniestücke nicht auf die Tannenplute gelegt werden, da sie zu viel Raum auf den schmalen Flössen einnehmen, und diese letzteren auch zu tief tauchen würden. Höchstens Fassauben können auf diese Weise nach Galatz geschafft werden.

Von sonstigen, zur Ausfuhr geeigneten Artikeln wären zu erwähnen:

Fassauben von Eichenholz, ein beliebter Handelsartikel. Sie kommen in verschiedenen Dimensionen vor; man muss sich nach dem Orte richten, wohin sie verkauft werden sollen. Die für den englischen Markt zur Füllung mit geistigen, schweren Getränken bestimmten müssen doppelt so dick als jene für den französischen Markt sein.

Dachlatten, gefugte und ungefugte Schindeln und Dranitze werden stark gesucht. Pottasche ist ebenfalls ein begehrter Artikel und wird in Galatz aus Siebenbürgen pr. Achse bezogen. Die rosenfarbige hat den Vorzug vor der bläulichen. Der Transport der Pottasche erheischt aber Sorgfalt.

Da, wie bereits erwähnt, der Holzexport zumeist nach dem Orient betrieben wird, so erscheint es, um die Concurrenz mit der Bukowina, dann mit Rumänien und Bulgarien siegreich bestehen zu können, zunächst erforderlich, dass Siebenbürgen bessere Waare liefere und den Anforderungen des Handels vollkommen Rechnung trage.

In Galatz werden sich gewiss Holzhändler finden, welche Commissionen aus Siebenbürgen bereitwillig übernehmen und sachgemässe Vorschläge und Winke erteilen. Auch die Absendung von geschickten und routinirten Personen auf die Absatzplätze wäre zweckentsprechend.

Die Hauptfirmen, welche das Localgeschäft vermitteln, sind folgende: das Consortium J. Neuschotz, M. Daniel, S. Scharaga, S. Reischer und T. Rosenhek in Jassy; die Gebrüder Czuntu in Roman und Galatz; Aslan Kalde gleichfalls in Galatz; Gebrüder Soroczeni, Temistokliu, Trasiloul, Marcus Aria, dann Mendel Rubin aus Suezawa; Feibisch Kantargiu in Peatra, wo ausserdem mehr als 50 israelitische und türkische Klein Händler das Holzgeschäft betreiben.

Volkswirtschaftliche Verhältnisse von Californien, mit besonderer Berücksichtigung des Jahrs 1871.

(Schluss.)

San Francisco. Die Handelsbilanz Californien's wird immer noch grossentheils durch gemünzte und ungemünzte Edel- und andere Metalle ausgeglichen werden müssen und bei der immer mehr sich entwickelnden rationellen Bearbeitung der Minen auch ausgeglichen werden können. Der Reichtum des Landes in dieser Beziehung erweist sich eben so unerschöpflich, als es sein Boden zu Agriculturzwecken ist. Lassen sich auch über die vollständige Ausbeute keine genauen Angaben verschaffen, so geht dennoch aus ziemlich authentischen Quellen hervor, dass von hier seit 1854 die enorme Summe von $833\frac{3}{4}$ Mill. Dollar an Edelmetallen ausgeführt wurden, die unbekannt gebliebenen kleinen Summen nicht mitgerechnet.

Wenn das Jahr 1871 nur eine Verschiffung von $17\frac{1}{4}$ Mill., gegen nahezu 33 Mill. im Vorjahre und $37\frac{1}{4}$ Mill. in 1869, aufweist, so ist dennoch sicher, dass nicht die Ausbeute um die Differenz kleiner geworden, sondern dass ein grosser Theil der Metalle ihren Weg nach dem Osten gefunden, ohne vorher San Francisco berührt zu haben.

Durch das fast den ganzen innern Verkehr hieher vermittelnde Speditionshaus Wells Fargo & Co. kamen im Jahre 1871 von nördlichen und südlichen Minen hieher: Silber 14,609.809 Doll., Goldstaub 13,872.648 Doll., gemünztes Geld 7,125.928 Doll., zusammen 35,608.385 Doll., was so ziemlich die Jahresausbeute an Edelmetallen ausmacht.

Im Jahre 1870 gingen von den ausgeführten 33 Mill. Doll. nach: New-York $13\frac{1}{2}$ Mill. Doll., England $9\frac{3}{4}$ Mill. Doll., China $5\frac{1}{2}$ Mill. Doll., Japan 1,400.000 Doll., Frankreich 1,900.000 Doll., Panama 255.000 Doll., Chile 500.000 Doll., Peru 1,900.000 Doll., Central-Amerika 27.700 Doll., Honolulu 25.500 Doll., Alles in runder Summe.

Ausgemünzt wurden im Jahre 1871 1,136.725 Doll. in Silber und 18,905.000 Doll. in Gold, zusammen 20,041.725 Doll.

Die Kupferproduction Californien's, welche vor ganz kurzer Zeit noch eine bedeutende Rolle spielte, ist eine vergleichsweise kaum nennenswerthe geworden. Die reichste der bearbeiteten Minen erschöpfte sich, und die weniger reichhaltigen lohnen den bedeutenderen Ausbau so lange nicht, als die Löhne noch so hoch und der Transport der Erze so theuer ist. Ob die nach der Kupferregion, im Kreise Calaveras, im Ban begriffene und theilweise auch schon in Betrieb gesetzte Eisenbahn eine Aenderung zum Besseren hervorbringen wird, muss erst die Zeit lehren.

Wichtiger sind die von hier aus pr. Bahn in wenigen Stunden zu erreichenden Quecksilberminen zu New-Almaden. Bis jetzt lieferten dieselben nicht allein den Bedarf für Californien, sondern liessen noch ein bedeutendes Quantum zur Ausfuhr

übrig. Diese belief sich in 1871 auf 14.505 Flaschen, davon nach: China 7200 Flaschen, Japan 2 Flaschen, Mexico 3081 Flaschen, British-Columbien 6 Flaschen, Süd-Amerika 2200 Flaschen, New-York 800 Flaschen, anderen Plätzen 1216 Flaschen.

Die neu entdeckten Quecksilberminen in Nevada liefern schon jetzt eine gute Ausbeute und werden, wie es heisst, nicht ohne Einfluss auf die bisherigen Preise bleiben. Im Ganzen wurden im Jahre 1871 31.881 Flaschen gewonnen, wovon auf die Phönix-Mine nur 763 Flaschen, der Rest auf New-Almaden kommt.

Wie gross aber auch immerhin die Ausfuhr an Edelmetallen sei, so muss immer wiederholt werden, dass die dauernde Prosperität Californien's trotz alledem mehr durch seinen Ackerbau und dessen Nebenweige zur vollständigen Blüthe gelangen wird. Der jungfräuliche Boden zahlt die Arbeit des Bebauens oft hundertfältig zurück, die regelmässigen Witterungsverhältnisse gestatten dem Landmanne eine eben so regelmässige Eintheilung seiner Zeit und seiner Arbeiten, und wenn während der 3 bis 4 Regenmonate eine hinlängliche Wassermenge niederströmt, so ist jede fernere Befürchtung in Bezug auf das Ernteergebniss unbegründet.

Es ist unmöglich, die wirklichen Erträge auch nur annähernd festzustellen; die Schätzungen und Angaben der Landwirthe und Händler widersprechen sich zu sehr und beide sind stets von der Wahrheit entfernt. Einen ungefähren Massstab für die Ernte-Erträge könnte allenfalls die Bewegung der Vorräthe nach San Francisco liefern.

Die Hauptproducte bilden Weizen, Gerste und Hafer; für den Anbau von Roggen sind Boden und Klima nicht geeignet; ausserdem wird diese Kornfrucht zum örtlichen Consum nicht gebraucht und zur Ausfuhr dürfte sie nicht lohnen. Der Bau von Futterkräutern und Handelsgewächsen wird sich erst dann Eingang verschaffen können, wenn die Löhne sich ermässigen; bis dahin muss der Landmann sich von der Wahl solcher Producte fernhalten, welche grössere Arbeitskraft und sorgfältige Behandlung erfordern.

Nach Schätzungen, die auf der oben erwähnten Grundlage beruhen, producirt Californien: 25 Mill. Bushel (à 60 Pfd.) Weizen, 10 Mill. Bushel Gerste, $1\frac{1}{2}$ Mill. Bushel Hafer, 20.000 Bushel Roggen, $1\frac{1}{2}$ Mill. Bushel Mais, 10.000 Bushel Buchweizen, 75.000 Bushel Erbsen, 85.000 Bushel Erdnüsse, 200.000 Bushel Bohnen, 2 Mill. Bushel Kartoffeln, 10.000 Bushel Süss-Kartoffeln, 75.000 Bushel Zwiebel. Ausserdem liefert es 6 Mill. Pfd. Butter, 3 Mill. Pfd. Käse, $\frac{1}{2}$ Mill. Pfd. Honig und 5 Mill. Gallonen Wein.

Es muss aber wiederholt darauf hingewiesen werden, dass die wirklichen Erträge nicht zu ermitteln sind und dass die Ein- und Ausfuhr San Francisco's keinen richtigen Massstab für die Ernte-Erträge Californien's, sondern nur annähernd für das im hiesigen Küstengebiet (Pacifio Slope) gewonnene Getreide bilden können.

Seit dem Beginne des Erntejahres (1. Juli 1871) bis zum 31. December 1871 betrug die Zufuhr aus dem Innern: 293.356 Fass Mehl und 1,531.469 Sack (à 100 Pfd.) Weizen; vom 1. Juli bis 31. December 1870 494.051 Fass Mehl und 4,422.729 Sack Weizen. Das Vorjahr lieferte über 1,300.000 Sack Weizen und 250.000 Fass Meh mehr, welcher Ausfall der herrschenden Dürre zuzuschreiben ist.

Ausgeführt wurde dagegen vom 1. Juli 1870 bis dahin 1871: 196.219 Fass Mehl und 3,571.846 Sack Weizen. Von da an bis zum 25. Januar 1872: 322.720 Fass Mehl und 1,626.674 Sack Weizen, wovon nach China 104.725 Fass Mehl und nach Grossbritannien 746.609 Sack Weizen gingen.

Ausserdem wurden im gedachten Zeitraume versendet: 513.635 Sack Gerste, 264.959 Sack Hafer, 452.944 Sack Kartoffeln, 19.054 Sack Mais, 5.656 Sack Roggen, 1.737 Sack Buchweizen, 38.218 Sack Bohnen, 35.394 Sack Spelz, 206.699 Ballen Heu. Dazu hat Oregon 76.320 Fass Mehl und 15.225 Sack Weizen beigetragen.

Der Werth des seit 1. Juli 1871 auf 27 Schiffen nach Frankreich und England verladenen Weizens belief sich auf 1,944.341 Doll. Seit 1. Juli 1870 gingen 107 Schiffe mit Weizen im Werthbetrage von 6,065.769 Doll. nach jenen Ländern.

Die Vermessungen des Staates zu Grunde gelegt, beträgt der Flächeninhalt Californien's nahe an 121 Mill. Acker Land, wovon nahe an 90 Mill. selbst nach hiesigem Begriffe ackerbauwürdiger Boden sind. Wenn auch davon nach Schätzungen 5 Mill. Acker eingezäunt sind, so befinden sich dennoch nur etwas über 2 Mill. unter dem Pfluge. Behält man nun noch im Auge, dass von rationeller Bewirthschaftung des Ackerlandes noch gar nicht die Rede ist, dass Düngung und Fruchtwechsel die grössten Ansnahmsfälle bilden, so lässt sich leicht die künftige Getreideproduction ermessen. China, Japan und Südamerika werden willige Abnehmer des californischen Fruchtreichthums werden und ihre Producte dagegen austauschen. Welch' ein Verkehr muss daraus entspringen!

Die wichtigsten Nebenzweige des californischen Landbaues: Viehzucht, Schafzucht und Wollgewinnung, sowie der Weinbau erfreuen sich fortschreitender Entwicklung. Durch die vorwärts gehende Urbarmachung der früher als Weideland benützten Strecken werden zwar die grossen Pferde- und Viehherden verdrängt, aber was an Zahl verloren geht, wird an Qualität gewonnen. Die Zeiten, wo ans embarrass de richeses Stutenheerden in die See getrieben wurden, um sie zu ersäufen, sind nicht nur längst vorüber, sondern die selbst in jenen entfernten Gegenden, welche die Pflugschaar noch nicht berührt hat, sich selbst überlassenen Thiere haben, nachdem sie eingefangen und „eingebrochen“ sind, ihren guten Preis. Derselbe beläuft sich jetzt auf 50—75 Dollar.

Amerikanische Landwirthe, welche sich mit Vieh- und Pferdezucht befassen, führen mit grossem Kostenaufwande die feinsten Racen ein, ziehen sowohl reines Blut als Kreuzungen und erzielen für die erstere Gattung oft fabelhafte Preise. Während der Durchschnittspreis für gute amerikanische Pferde (im Gegensatz zu den sog. mexikanischen „Mustangs“) 250—300 Doll. ist, kommen Verkäufe mit 7000—10.000 Doll. für Rennpferde vor. Man schätzt die Zahl der in Californien befindlichen Pferde auf 204.000 Stück; Maulesel rechnet man 24.000 Stück.

Die Rinderzucht hat ebenfalls theilweise eine andere Gestalt angenommen. In den Gebirgsgegenden und im südlichen Californien läuft das Vieh allerdings noch wild umher, sorgt für sich selbst und wird nur zweimal während seines Lebens von Menschenhand berührt; das erste Mal, wenn ihm das Zeichen des Eigenthümers auf die Hüfte gebrannt, und das zweite Mal, wenn es zur Schlachtbank geführt wird; in den Ackerbandidistricten aber, wo die Viehzucht als Nebenzweig betrieben wird, ist die echte Durham-Race eingeführt und gedeiht herrlich.

Man rechnet, dass in Californien 500.000 Stück Rindvieh vorhanden sind. Eine unverhältnissmässig grosse Zahl wird hier zur Consnmtion geschlachtet und es wäre interessant, die genaue Stückzahl zu erfahren, um schon dadurch festzustellen, wie vorzüglich die hiesige Bevölkerung ernährt wird. Früher konnte man die ungefähre Menge des Viehes, das den Bedürfnissen des Fleischmarktes anheimfiel, nach der Anzahl der Häute berechnen, welche (die Einfuhr abgerechnet) zur Verschiffung kamen; seit aber hier viele Gerbereien errichtet wurden, wäre jede ziffermässige Angabe rein aus der Luft gegriffen.

Die Zahl der verschifften Häute ist an betreffender Stelle angegeben; zu bemerken wäre hier nur noch, dass der Umschwung daraus zu ersehen sein möchte, dass im Jahre 1865 bei einer Einfuhr von 12.266 St. Häuten 340.692 St. ausgeführt wurden, im Jahre 1871 aber bei einer Einfuhr von 59.445 St. nur 68.932 St. aus dem Lande gingen.

Einer der wichtigsten Zweige der Landwirthschaft, die Schafzucht und Wollgewinnung, hat in den letzten Jahren solche Dimensionen angenommen, dass californische Wolle bereits anfängt, auf den Weltmärkten eine Rolle zu spielen. Der erleichterte Verkehr hat ausserdem, dass das Bedürfniss an Rohmaterial in den Fabriksstädten des Ostens wirklich vorhanden war, eine Menge Käufer hieher gebracht, welche natürlich nicht mit leeren Händen abziehen wollen und in der letzten Zeit Preise bewilligten, welche selbst durch ungewöhnlich günstige Conjunctionen nicht gerechtfertigt sein dürften.

Man rechnet (worauf gestützt, kann nicht angegeben werden) nahe an $2\frac{1}{2}$ Mill. Schafe in Californien. Von einem eigentlichen bestimmten Stapel kann nicht die Rede sein, denn alle Gattungen laufen durcheinander, und da von einer Sortirung ebenfalls keine Spur vorhanden ist, so ergibt sich als Resultat ein Gemenge von feinsten und gröbsten, aber stets unangeglichener Wolle. Von dieser wird ein ziemlich bedeutender Theil hier von dem Wollhause Grisar & Co. sortirt, gewaschen und bis zur Verspinnung vorbereitet, ein Theil in den hiesigen Wollmanufacturen verarbeitet und der Rest verschifft.

Die Wollen kommen im Durchschnitte schlecht, viele selbst ungewaschen zu Markte, da die Unmöglichkeit der Beschaffung passender und in der Nähe der Weideplätze belegener Waschplätze die Heerdenbesitzer meistens zwingt, die Schafe ungewaschen zu scheeren. Ein anderer Uebelstand ist die fast gar nicht zu entfernende spiralförmige Klette (Burr), mit welcher viele Wollen besetzt sind, wodurch sich ihr Werth bedeutend verringert.

Das Quantum ersetzt indessen die Qualität, und selbst bei den mässigsten Preisen ist die Schafzucht eine der lohnendsten Erwerbsquellen. Die Fruchtbarkeit der Mutter, die Leichtigkeit der Ernährung, die zweimalige Schur des Jahrs, Alles zusammen trägt dazu bei, jenes Resultat herbeizuführen.

Ogleich die Dürre der Jahre 1870 und 1871 viel Unheil unter den Heerden angerichtet und sowohl Qualität als Quantität proportionell vermindert hat, so zeigen nachstehende Angaben dennoch eine allgemeine Zunahme gegen die Vorjahre. In 1871 gingen hier ein: 74.037 Ballen, darunter Frühjahrschur 43.505 Ballen = 13,134.680 Pfd., Herbstschur 30,532 Ballen = 9,052.508 Pfd., zusammen 22,187.188 Pfd. Von Oregon wurden 921.000 Pfd., aus fremden Häfen 365.461 Pfd., im Ganzen also 23,473.649 Pfd. eingeführt, gegen 20,876.630 Pfd. im Vorjahre.

Davon wurden bis zum 4. Januar 1872 zur See nach den östlichen Staaten ausgeführt: pr. Dampfer 4181 Ballen = 2,127.390 Pfd., pr. Segelschiff 810 Ballen = 400.048 Pfd., pr. Bahn 19,123.400 Pfd. Dazu directe Verladung von Plätzen im Innern 403.800 Pfd., giebt zusammen 42.085 Ballen = 22,054.638 Pfd. im Werthe von 6,667.775 Doll. Unter obiger Menge befanden sich an $1\frac{1}{2}$ Mill. Pfd. Schnittwolle. Die Preise stellten sich für Frühjahrschur pr. Pfund:

	1871	1870
März . . .	25—26 Cents	$18\frac{1}{2}$ — $19\frac{1}{2}$ Cents
April . . .	26—28 "	$17\frac{1}{2}$ —20 "
Mai	28—32 "	$17\frac{1}{2}$ —21 "

Der Rest der nicht verschifften Wollen wird in den hiesigen Wollmanufacturen aufgearbeitet. Auch an dieser Stelle sei darauf aufmerksam gemacht, dass alle statistischen Angaben hier auf Genauigkeit keinen Anspruch machen können. Die mit Sorgfalt ermittelten obigen Zahlen erweisen sich ebenfalls als trügerisch. Wenn man den Verbrauch von ca. 3 Mill. Pfd. Wolle in den beiden hiesigen Fabriken in Rechnung zieht und dem exportirten Quantum hinzufügt, so wird man (den Bestand des Jahrs 1870

nicht ausser Acht gelassen) dennoch keine richtige Probe der aufgeführten Addition erlangen.

Der Weinbau Californien's nimmt fortschreitend sich vergrößernde Dimensionen an und die Verbesserung der Qualität bleibt hinter der Zunahme des Ertrages nicht zurück. Mehr und mehr erweitert sich der Verbrauch californischer Weine in den östlichen Staaten, und die Production vermag kaum mit dem Begehre Schritt zu halten. In welchem Maasse die Ausdehnung des Weinbaues vorsiehet, mag daraus entnommen werden, dass abermals zwischen 4 und 5 Mill. neue Reben gepflanzt werden sollen.

Während man früher rein mechanisch vorging, haben jetzt die Weinbauern gelernt, die einzelnen Rebensorten den verschiedenen Boden- und klimatischen Verhältnissen anzupassen, und da auch die Bearbeitung und Bereitung des Weines mit mehr Sorgfalt und Sachkenntnis als ehemals geschieht, so darf mit Recht erwartet werden, dass das hiesige Product in nicht ferner Zeit dem ausländischen eine eben so vernichtende Concurrenz machen werde, wie sie jetzt schon eine gefährliche geworden ist.

Das Ernte-Ergebniss des Jahres 1871 ist nach Schätzungen 75 pCt. grösser als das des Vorjahrs, was theils der dem Weinbau günstigen trockenen Witterung, theils der Menge der in diesem Jahre zur Tragfähigkeit gelangten jungen Anpflanzungen zuzuschreiben ist. Im Ganzen wurden 7 Mill. Gallonen Wein und 150.000 bis 180.000 Gallonen Traubenbraunwein fabricirt; die Restrictionsmassregeln des Governement und die mit der Steuerbemessung verbundenen Plackereien veranlassen übrigens viele Weinbauern, die zur Branntweinfabrikation verwendbaren Rückstände lieber fortzuwerfen, als sich jenen Misslichkeiten zu unterziehen.

Sehr viele Weinbauern verkaufen ihre Trauben an die Weinbereiter und diese Theilung der Arbeit scheint beiden Parteien grossen Vortheil zu gewähren. Von der 1871er Ernte wurde die Tonne (à 2000 Pfd.) Trauben mit 15—20 Doll., auserlesene Sorten mit 30—35 Doll. bezahlt. Viel hängt dabei von der Bequemlichkeit ab, welche die Weinbereiter an den Verkaufsplätzen vorfinden.

Champagnerfabriken giebt es hier ebenfalls, die eine von Landsberger & Co. versandte im Jahre 1871 10.400 Kisten ihres Erzeugnisses. Die Preise für gewöhnlichen California-Weiss- und Rothwein stellen sich von 25—75 Cents pr. Gallone, je nach Alter und Qualität. Die Rothweine machen namentlich den französischen ordinären Weinen Concurrenz; das Gleiche kann man vom Traubenbraunwein sagen. Zum Exportiren nach Gebieten ausserhalb der Union ist man indessen bisher nur in kaum nennenswerthen Quantitäten gelangt.

In der Reihe der hier betriebenen Nebenzweige der Landwirthschaft dürfte wohl die Seidenzucht ebenfalls zu nennen sein. Wenn es auch wahrscheinlich ist, dass auch in diesem Zweige Californien einst eine Rolle spielen wird, so liegt doch die Zeit sehr fern, wo die Seidenzucht aus dem Stadium des Versuchs heraustreten wird.

Die Bedingungen zum Gedeihen sind vorhanden, es fehlt nur das, was auch in anderen Zweigen zum Hemmschuh wird: die Ausdauer und die billige Arbeitskraft. Der für die Einführung der Seidenzucht zu früh verstorbene Ch. Prevost, ein Franzose, hatte die Energie, seine aus Unkenntnis der Behandlung mehrmals missglückten Versuche eines grösseren Betriebes stets wieder zu erneuern; mit seinem Tode scheint ein Stillstand eingetreten zu sein.

Die Legislatur Californien's hat vor einigen Jahren Prämien für Anpflanzung von Maulbeerbäumen bewilligt, und da dieselben pr. tausend Stück Setzlinge bemessen wurden, so waren sehr bald Hunderttausende von Bäumen aufgesprossen, denen nichts fehlte, als die Thiere, welche durch sie ernährt werden sollten.

Es könnten hier Tausende von Pfunden Seide mit Leichtigkeit erzeugt werden, bis jetzt hat man es aber nicht einmal dahin gebracht, einige Hunderte zu erzielen. An Qualität soll sie der besten italienischen nichts nachgeben und neben kräftigem Gespinnst viel natürlichen Glanz besitzen.

Seit die Raupenkrankheit in Frankreich und Italien aufgetreten ist, hat ein lebhafter Versand von Eiern nach jenen Ländern stattgefunden; der augenblickliche Nutzen, der den Seidenzüchtern hieraus entsprang, dürfte durch den Stillstand, welchen ihr hiesiges Geschäft dadurch erlitt, bald aufgezehrt werden.

Es lässt sich annehmen, dass die in voller Ernährungsfähigkeit begriffenen Maulbeerbaumpflanzungen nicht so lange unbenützt bleiben und wenn nicht durch Amerikaner, so doch durch Einwanderer zu ihrem eigentlichen Zwecke werden verwendet werden. Geschieht dies, so wird unzweifelhaft die hiesige Seidenzucht sehr bald einen eben so grossen Einfluss auf die Seidenindustrie Europa's gewinnen, wie die hiesige Schafzucht auf die Wollenindustrie bereits errungen hat.

Zu andern landwirthschaftlichen Versuchen gehört die Einführung der Theestaude, von welcher eine Anpflanzung an den von Winden geschützten Gebirgsausläufern mit gutem Erfolge vorgenommen wurde. Einem aus Japan hierher gekommenen Deutschen gebührt das Verdienst der neuen Unternehmung. Er brachte japanesische Arbeiter mit und hatte im Jahre 1871 bereits 300.000 Stauden ausgesetzt, welche vortrefflich gedeihen.

Umfassendere Versuche wurden mit Ramie, deren Faser hoch geschätzt wird, gemacht; von Indien hierher verpflanzt, verspricht ihr Anbau glänzende Resultate.

Senf, welcher in den südlichen Kreisen wild wächst, wird gesammelt und reicht nicht allein für die hier befindlichen Mostrichfabriken aus, sondern bildet noch einen nicht unbedeutenden Ausfuhrartikel nach den östlichen Staaten.

Der Flachsbau wurde bisher nur des Samens wegen betrieben; der Ertrag war so bedeutend, dass grosse Strecken mit Flachs bestellt wurden. Die Pflanze selbst wurde bisher als unverwendbar verbrannt, seit 3 Jahren ist indessen in Oakland eine Spinnerei und Weberei etabliert, welche das Flachsstroh ankauft, präparirt und zu grobem Sackleinen verwebt. Jenes Verbrennen geschah nicht aus Unkenntniss des Werthes der Faser, sondern weil ihre Gewinnung zu kostspielig und der Absatz im Lande unmöglich war.

Die californische Obstzucht wird unzweifelhaft für Amerika das werden, was die böhmische für Mittel-Europa ist. Das hiesige Obst ist ausgezeichnet, nicht allein durch seine Güte, sondern auch durch seine Grösse. Die Schwierigkeit, es in Massen zu versenden, hat bisher hemmend auf die Entwicklung der Obstbaumzucht gewirkt; durch die Eisenbahnverbindung ist aber diesem Uebelstande abgeholfen, denn es konnten schon im Jahre 1871 Wagenladungen davon nach dem Osten verschickt werden und fanden dort willige Käufer.

Die Mannigfaltigkeit der hiesigen Früchte ist eben so erstaunlich, als deren ungewöhnliches Gedeihen und Fruchtentwicklung. Aus dem Kerne gezogene Bäume tragen bereits im fünften Jahre. Ein hiesiger Statistiker berechnet, dass in Californien 1200 Obstarten gezogen werden und sollen nach derselben Quelle in runden Zahlen $2\frac{1}{2}$ Mill. Apfelbäume, beinahe 1 Mill. Pflirsich-, 350.000 Birnen-, über 400.000 Orangen-, 8000 Citronen-, 30.000 Oliven-, 50.000 Feigen-, 45.000 Mandeln- und 20.000 Wallnussbäume vorhanden sein. Und dieser ganze Reichthum ist binnen 20 Jahren entstanden!

In Bezug auf Manufacturen und Fabriken ist Californien hinter den östlichen Staaten weit zurückgeblieben. Da aber dem hiesigen Lande alle Begünstigungen ganz eben so zu Theil werden, wie sie von Seiten der Regierung den Fabrikanten des Ostens zugestanden sind, da ferner das zu vielen Industriezweigen nöthige Rohmaterial hier vorhanden ist und meistens exportirt wird, so kann das Hemmniss der im Verhältniss zum Aufschwunge des Ackerbaues, des Handels und des Bergbaues geringen Entwicklung der Industrie nur in der geringen Zahl der Arbeiter und den künstlich sich erhaltenden hohen Löhnen liegen.

Und so ist es in der That. Will man noch einen Beweis dafür suchen, so braucht man nur diejenigen Zweige in Betracht zu ziehen, deren Betrieb ohne Benützung der billigen chinesischen Arbeitskräfte vollständig zur Unmöglichkeit würde. So z. B. sind in der Cigarren- und Wollenwarenfabrikation fast ausschliesslich chinesische Arbeiter beschäftigt. Neuerdings haben auch Schuhfabriken dasselbe Mittel ergreifen müssen, um selbst nur die Concurrenz des Ostens aushalten zu können.

Es giebt übrigens einzelne Fabrikszweige, deren Pflege dadurch hier zur Nothwendigkeit wird, dass der Transport ihrer Früchte zu theuer ist; andere, in welchen der billige Preis des Rohmaterials an hiesigen Plätzen die Differenz der Arbeitslöhne zu unsern Gunsten ausgleicht. Zu den ersteren gehören vornehmlich Eisengiessereien, zu den letzteren Zuckerraffinerien, Gerbereien u. a. m. Aus den nachstehenden Angaben wird ersichtlich, welche Zweige eine verhältnissmässig grosse Ausdehnung gewonnen haben, und dies kann wieder als Fingerzeig dienen, inwieweit deren fernere Ausbreitung zu hoffen ist.

Nach dem Census vom Jahre 1870 sind in diesem Staate im Ganzen 6515 gewöhnliche Etablissements vorhanden, welche 38.709 Menschen, darunter 36.626 Männer, 1253 Frauen und 830 Kinder beschäftigen. Das Betriebscapital der gesammten Etablissements beläuft sich auf 76,947.310 Doll.; die in einem Jahre bezahlten Löhne betragen 19,874.513 Doll. Die Kosten für Anschaffung des Rohmaterials sind 38,597.037 Doll. Der Werth der daraus erzeugten Gegenstände erreicht 89,276.949 Doll. Danach wäre der Gewinn für das in der Industrie angelegte Capital 30,805.399 Doll.

In der oben angeführten Zahl der vorhandenen Etablissements befinden sich: 463 etablirte Schuhmacher, 561 Grobschmiede, 86 Brauer, 463 Zimmerleute, 39 Möbelschler, 40 Böttcher, 324 Fischer, 136 Müller, 200 Sattler, 42 Juweliere, 61 Maschinenbauer, 29 Photographen, 30 Klempner, 180 Drucker, 336 Sägemühlen, 19 Seifensiedereien, 99 Schneider, 135 Zinnarbeiter, 19 Leihenbestatter, 126 Weinfabrikanten, 193 Wagenbauer.

Von den sowohl in diesen, als in den hier nicht aufgeführten Gewerben verwendeten Arbeiter sind in eigentlichen Fabriken nur 5000 Männer, 300 Frauen und 400 Knaben beschäftigt, von den letztern merkwürdiger Weise volle 90 pCt. in Druckereien.

Der Gesamtworth der hiesigen Industrie-Erzeugnisse verringert sich auf nahezu ein Viertel, wenn man davon den darin mitbegriffenen Betrag der Mineausbeute des Staates Californien, sowie die Ertrügnisse der Mühlenfabrikate und der Sägemühlen abzieht. Bei einem gleichen Abzuge von dem Capitaleinschusse bleiben keine 10 Mill. übrig, welche zum Betriebe eigentlicher Fabrikanlagen und Manufacturen dienen. Selbst dieser Betrag ist aber viel zu hoch gegriffen, wenn man die hier folgende Liste genau besieht und den geringen Umfang einzelner Etablissements im Auge behält.

Es befinden sich im ganzen Staate: 4 Fabriken für Ackerbaugeräthe, 6 Billardfabriken, 5 Dampfkesselfabriken, 10 Schuh- und Stiefelfabriken, 8 Kistenfabriken, 13 Besenfabriken, 33 Ziegelfabriken, 2 Bürstenfabriken, 2 Kerzenfabriken, 21 Wagenfabriken, 3 Cementröhrenfabriken, 4 Chemikalienfabriken, 75 Cigarrenfabriken, 2 Fabriken für Taus, 1 Feilenfabrik, 300 Sägemühlen, 150 Mahlmühlen, 2 Glashütten, 2 Goldschlägereien, 6 Pferdegeschirrfabriken, 12 Hutfabriken, 1 Fabrik für hydraulischen Cement, 6 Gold- und Silberwarenfabriken, 1 Schrotfabrik, 3 Schmelzwerke, 1 Oelfabrik, 60 Maschinenbaustellen, 2 Metallgiessereien, 3 Holzgeräthe-Fabriken, 2 Papiermühlen, 1 Pianofortefabrik, 20 Fabriken für Hobel- und Drechslerarbeiten, 2 Pulvermühlen-1 Walzwerk, 10 Salzsiedereien und Raffinerien, 1 Sägefabrik, 22 Fenster- und Thürenfabriken, 16 Schindelfabriken, 10 Schiffbaustalten, 10 Seifensiedereien, 3 Seifenwurzel-Kräuselfabriken, 1 Stärkefabrik, 8 Strohhutfabriken, 1 Fabrik zur Anfertigung künstlicher Steine aus Sand, 2 Zuckerraffinerien, 2 Runkelrübenzucker-Raffinerien,

40 Gerbereien, 50 Blechwaarenfabriken, 6 Kofferfabriken, 3 Schriftgiessereien, 3 Drahtgeflechtfabriken und 6 Wollenwaarenfabriken.

Hiermit ist die Liste der „Fabriken“ geschlossen und, wie ersichtlich, muss daraus noch eine grosse Anzahl solcher Gewerbe ausgeschlossen werden, welche nach allgemeiner Annahme zu „Fabriken“ nicht zu rechnen sind.

Was bleibt nun für die ganze californische Industrie, so weit sie nicht zum Handwerksbetriebe gehört oder nicht durch locale Verhältnisse geboten ist (Mahl- und Schneidemühlen)? Welch' geringe Capitalien setzt sie in Bewegung und Welch' unbedeutende Zahl von Personen ernährt sie, die nicht auch aus andern und zwar natürlicheren Hilfsquellen ihr reichliches, ja ein reichlicheres Brod zögen! Wie wenig trägt sie daher zur Entwicklung des Landes bei, das die Verwendung aller hier vorhandenen Kräfte an richtiger Stelle nöthig hat!

Beachtenswerth ist die hiesige Wollenwaarenfabrikation insofern, als sie in einigen Artikeln die Fabriken der östlichen Staaten und Europa's überflügelt. So haben z. B. die hier angefertigten Wollendecken (Blankets) nirgends ihresgleichen an Qualität und ebensowenig bezüglich des Preises, der zwischen 14 und 40 Doll. pr. Stück variiert.

Die hiesigen zwei Fabriken (die einzigen nennenswerthen) beschäftigen 750 Chinesen und neben diesen keine 30 weissen Arbeiter; sie haben in England gebaute Spinnmaschinen neuester Construction (Mules) mit zusammen 20.000 Spindeln und über 100 mechanische Webestühle, auf welchen neben jenen Blanquets noch bis vor kurzem nur schwere gemusterte Flanelle zu Ueberhemden und noch schwerere Hosens- und Rockstoffe (Casimire und Tweeds) angefertigt wurden.

Neuerer Zeit haben beide Fabriken mit der Anfertigung von leichten feinen Kleiderstoffen (Thibets) begonnen und ausgezeichnete Waare zu Stande gebracht. Der Preis derselben ist aber von einer Art, dass dabei dem eingeführten gleichen Artikel keine nennenswerthe Concurrenz bereitet werden kann. Eine dieser Fabriken verfertigt auch Strumpfwaaen, hat aber auf den vorhandenen 35 Strickmaschinen nur ca. 9000 Dutzend wollene, halbwoollene und baumwollene Unterhemden, Unterhosen und Strümpfe erzeugt.

Sowohl die zwei hiesigen, als auch die im Innern des Landes befindlichen 4 anderen Wollenfabriken (von welchen, beiläufig bemerkt, 2 bereits einmal den Betrieb eingestellt, dann aber wieder aufgenommen haben und im Ganzen ein kümmerliches Dasein fristen) sind Actienunternehmungen; es darf übrigens behauptet werden, dass die eigentliche Fabrikation keinen Nutzen abwirft.

Eine Novität auf dem hiesigen Wollenmarkte ist die direct eingeführte australische Wolle, mit welcher sich unsere californische sowohl in Stapel als Wäsche und Ausgleichung nicht messen kann. Einer der Hauptactionäre und Leiter der einen Wollenfabrik hat persönlich den sehr günstigen Einkauf in Australien besorgt, aber die Wollen haben San Francisco nur passirt, und ein kaum nennenswerthes Quantum ist hier geblieben, um den Schein zu wahren.

Weder die Fabriken Californien's, noch diejenigen der Vereinigten Staaten überhaupt werden in den ersten Decennien trotz aller Zölle im Stande sein, die feinen schweren Tuche und Bieber von Sedan und Eboeuf oder die leichten billigen deutschen Fabrikate zu verdrängen, und die Specialitäten, in welchen die californischen Etablissements glänzen, sind auch nur gewissermassen Curiositäten, welche von Liebhabern gesucht und bezahlt werden, aber auf den Weltmärkten nicht von Einfluss sein können.

Diese Auseinandersetzung der Verhältnisse eines einzelnen Fabrikzweiges schien nothwendig, weil sie fast auf alle andern ebenfalls anwendbar ist. Aeusserst wenige Fabriken haben Lebensfähigkeit, selbst nur mit den östlichen verglichen; den europäischen gegenüber würden sie sogar mit den Prohibitivzöllen nicht existiren können,

wenn es dort Fabriken gäbe, die ausschliesslich für den hiesigen Markt, seinen Eigenthümlichkeiten völlig Rechnung tragend, arbeiteten.

Die enorme Einfuhr von Getreidesäcken (in 1870 8 Mill.) ist die Veranlassung zur Anlage einer grossen Spinnerei und Sackfabrik (ebenfalls ein Actienunternehmen) geworden. Dieselbe ist an dem jenseitigen Ufer der San Francisco-Bay gelegen, arbeitet mit 185 Pferdekräften und hat bis jetzt ziemlich gute Resultate für die Actionäre geliefert. Neben dem indischen Jute verarbeitet sie ganz bedeutende Quantitäten hiesiger Flachsstengel.

Ausser den gedachten Manufacturen sind die Fabriken für Metallarbeiten wohl die wichtigsten gewerblichen Anlagen. Sie sind nothwendig und daher lebensfähig, obgleich auch sie unter den beiden Uebeln leiden, welche die californische Industrie niederhalten: hohe Löhne und Mangel an gründlicher Fachkenntnis. Auf wie schwachen Füüssen sie im Allgemeinen stehen, bewies das Jahr 1870, in welchem fast alle, durch locale Ursachen gedrängt, ihre Geschäfte entweder ganz einstellen oder auf ein Minimum reduciren mussten.

In den in San Francisco bestehenden Giessereien sind ungefähr 1000 Arbeiter beschäftigt, welche an 8000 Tonnen Eisen und Stahl verarbeiten. An die Eisengiesereien schliessen sich die vorhandenen 5 Messingwerke mit 80 Arbeitern an, welche jährlich $\frac{1}{2}$ Mill. Pfd. Metall verbrauchen. Der Gesamtwert des Fabrikats beträgt kaum 200.000 Dollar.

Erwähnenswerth ist eine Bleiröhrenfabrik, die verbunden mit einer Soudrugiesserei 1000 Tonnen Blei, darunter 300 Tonnen zu Schrot, verarbeitet, aber eine Leistungsfähigkeit bis zu 2000 Tonnen besitzt. Ebenso nennenswerth ist ein Walzwerk, auf welchem 750 Ton. Eisen meist zur Erzeugung von Schienen verwendet werden.

Eine Fabrik für Handwerkszeuge und Feilen hat im Ganzen für 60.000 Doll. Werkzeuge angefertigt, welche der von den östlichen Staaten importirten Waare nichts nachgeben, aber diesen entgegengehalten auch nicht den geringsten Vortheil bieten.

Das Gleiche kann man von den hier befindlichen 3 Schriftgiessereien mit ihrer mangelhaften Gesamtproduction im Werthe von 70.000 Doll. sagen. Die Art der Punzenbeschaffung ist eine echt amerikanische; was in Europa neu erscheint und dort mit vielen Kosten in Stahl geschnitten wird, sticht man hier sehr einfach auf elektrotypischem Wege.

Eine Sägenfabrik, deren hauptsächlichster Betrieb in Anfertigung von Sägezähnen und Erneuerung derselben in den Sägen der Holzschneidemühlen besteht, erfreut sich guten Gedeihens; sie beschäftigt 50 Arbeiter und verbraucht über 50 Tonnen Stahl.

Die hier befindlichen 2 Oelfabriken haben im Jahre 1871 aus 2500 T. Leinsamen ca. 400.000 Gallonen Leinöl gewonnen und 400 T. Oelkuchen exportirt.

Zu erwähnen ist ferner die hiesige Wallfischthran-Raffinerie, welche ca. 2000 T. monatlich verarbeitet und 2 Spermacepressen im Gange hat.

Auch die Seifensiedereien sind in gutem Betriebe. Es gibt deren 14, welche im genannten Jahre 6 Mill. Pfd. Seife fabricirten und 1 Mill. Pfd. Seifenpulver bereiteten.

Eine gewaltige Ausdehnung hat hier die Cigarrenfabrikation gewonnen. Den grossen Fabriken, welche ausschliesslich Chinesen beschäftigen, wird aber gerade durch diese Arbeiter, welche mit einem sehr kleinen Capital sich selbstständig zu machen wissen, eine immer drückendere Concurrenz bereitet und bald wird das Cigarrenmachen ausschliesslich in den Händen dieser kleinen, mit dem geringsten Nutzen sich begnügenden Leute sein. Indessen finden die Fabrikanten Ersatz im Handel mit Rohtabak, der bei ihnen in dem Maasse zunimmt, als die Fabrikation sich verringert. Es werden hier monatlich ungefähr 5 Mill. Cigarren angefertigt, von welchen noch keine 3 Mill. jährlich zur Ausfuhr gelangen.

Bei der hier üblichen, zur Versendung ausserordentlich bequemen Waarenverpackung in kleinen Kisten hat die Kisten- und Schachtelfabrikation einen grossen

Umfang. In den hier befindlichen 9 Fabriken und Manufacturen, unter welchen diejenige der Gebrüder Korbel (aus Böhmen) die grösste ist, sind 230 Personen beschäftigt, welche für mehr als 400.000 Doll. Kisten und Schachteln verfertigen. Schliesst man selbst die Cigarrenkisten-Verfertiger aus, so bleibt immer noch ein unverhältnissmässig grosser Betrieb in dieser Branche übrig. Europäischen Fabrikanten, welche für den hiesigen Markt arbeiten, wäre ganz besonders zu empfehlen, sich vor allen Dingen in der hiesigen Verpackungweise zu instruiren, da diese ein wesentliches Moment bei dem Vertriebe bildet.

Schuh- und Stiefelfabriken befinden sich 10 hier, denen es durch die Einübung chinesischer Arbeiter möglich wurde, mit den Fabriken des Ostens zu concurriren. Obgleich noch immer bedeutende Quantitäten von dorthier bezogen werden, so hat sich doch die Einfuhr in neuerer Zeit wohl um die Hälfte verringert. Der Werth der hier verfertigten Waaren dieser Art beläuft sich auf nahezu 1 Mill. Doll. und die Zahl der Arbeiter auf ca. 700. Da fast Alles mit Maschinen erzeugt wird, so ist es leicht, die anstelligen Chinesen mit deren Bedienung so vertraut zu machen, dass selbst Fabrikanten im Osten Leute dieser Classe dorthin zogen, um die unter den dortigen Arbeitern ausgebrochenen Strikes zu paralyisiren.

Auch eine Handschuhfabrik existirt hier, welche sich aber fast ausschliesslich mit Anfertigung der allgrössten Sorten für Kutscher u. dgl. beschäftigt. Feinere Qualitäten, wie Glacéhandschuhe etc., werden importirt; die durch den Krieg unterbrochene Einfuhr französischer Handschuhe gewinnt wieder Boden, wird aber kaum im Stande sein, den inzwischen stattgefundenen Bezug deutschen Fabrikats zu hemmen.

In den hiesigen Gerbereien wurden im Jahre 1871 ca. 80.000 Häute fast ausschliesslich zu Schleder verarbeitet. Dasselbe steht zwar den bessern rheinländischen Sorten bedeutend nach, indem hier ohne Ausnahme die Schnellgerberei in Anwendung kommt, es genügt aber dem Bedürfnisse, so dass noch nie ausländisches Schleder verlangt wurde. Oberleder, namentlich Kalb- und Ziegenleder, sowie Saffian werden vom Auslande, ersteres fast nur aus Frankreich bezogen.

Welche Ausdehnung hier die Zuckerraffinerien gewonnen haben, geht aus der Menge des verwendeten Rohmaterials hervor. Es sollen im Jahre 1871 über 40 Mill. Pfd. Rohzucker verarbeitet und nahe an 33 Mill. Pfd. raffinirter Zucker, sowie über 3 Mill. Gallonen Syrup gewonnen worden sein. Ausserdem sind hier 35.000 Gallonen Zuckersaft von den Sandwichs-Inseln raffinirt worden. Die Reichthümer, welche die Besitzer der Raffinerien in kurzer Zeit erwarben, zeugen für das lohnende Geschäft. Infolge dessen haben sich hier und in Sacramento zwei Gesellschaften gebildet, welche die Fabrikation von Rübenzucker betreiben. An Boden zum Anbau der Zuckerrübe fehlt es hier ebensowenig, wie an Absatz für das gewonnene Product; es ist aber zu bezweifeln, ob die Rübe einen verhältnissmässig eben so grossen Zuckergehalt hat, wie die europäische. Sie wächst zu schnell und nimmt zu grosse Dimensionen an, als dass dies der Fall sein könnte. Rüben von 20 bis 35 Pfd. im Gewichte sind nichts Ungewöhnliches, es kommen aber welche bis zu 70 und 80 Pfd. vor; ausserdem sind die Abfälle schwerer zu verwerten, als in Europa, und Alles hat noch einen primitiven und zu wenig ökonomischen Charakter, als dass ein richtiges Urtheil über die Erfolge gefällt werden könnte. Die Leiter der Fabriken sind übrigens tüchtige, aus europäischen Etablissements hieher gezogene Deutsche.

Fabriken für Pulver und anderes Sprengmaterial sind vorhanden, liefern eine gute Waare und machen glänzende Geschäfte. Der Bedarf für Bergbauzwecke ist gross und wird von hier befriedigt. Immer mehr kommt Dynamit (hier „Giant Powder“ genannt) in Aufnahme, welches eine auf Actien gegründete Fabrik liefert, deren Einrichtung durch einen deutschen Chemiker geschah.

Fünf Fabriken für Zündwaaren beschäftigten 60 Arbeiter zu Anfertigung von Zündhölzern und anderen einschlagenden Artikeln; fremde Zündhölzer sind gänzlich vom hie-

sigen Märkte verdrängt. Noch vor wenigen Jahren wurde der ganze Bedarf für die hiesige Küste, der sich auf viele Milliarden Hölzer belief, aus Wien bezogen und „Polak-Matches“ spielten eine Rolle; jetzt kennt man sie kaum noch dem Namen nach, so gänzlich sind sie verschwunden.

Auch die directe Einfuhr feiner böhmischer Glaswaaren hat hier seit einiger Zeit aus Urachen, die nicht zu ermitteln waren, einen vollständigen Stillstand erlitten. Die hier befindliche Glasfabrik erzeugt nur ordinäre Flaschen und der hiesige bedeutende Verbrauch an flachen Fenster- und Spiegelgläsern wird durch französische und belgische Häuser gedeckt. Die hiesige Glasfabrik beschäftigt 50 Arbeiter und liefert jährlich Waaren für 150.000 Doll.

Der Bedarf an Papier ist hier enorm im Verhältnisse zur Einwohnerzahl, denn gedruckt wird hier nicht weniger als im ganzen übrigen Amerika. Trotz des hohen Zolles (35 pCt. ad valorem auf Schreibpapier und 20 pCt. auf ungeleimtes Druckpapier) wird noch immer Papier aus England und Belgien, weniger aus Deutschland und eine einzelne Sorte, Cigarettenpapier, aus Italien eingeführt. Eine Ermässigung des Zolles auf Druckpapier steht bevor, und es dürfte lohnen, diesem Handelszweige Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Die hier im Lande befindlichen 2 Papiermühlen haben nur einen kleinen Betrieb und fabriciren blos ordinärste Sorten als: Pack- und Strohpapier. Sich mit dem Einkaufe von Hadern beschäftigend, führen sie sämtliche bessere Sorten aus und verarbeiten nur das Allerschlechteste.

Ein eigener Industriezweig tauchte hier seit kurzem auf, der an Ausdehnung zu gewinnen scheint, indem hiefür bereits 2 Etablissements entstanden. Es ist dies die Verarbeitung der Seifenwurzel, die hier an den Ausläufern des Gebirges in Unmassen sich vorfindet, zu einem vielbenützten Polsterungsmaterial. Dasselbe soll das Pferdehaar in vielen Fällen ganz ersetzen und sich gut bewähren. In den genannten 2 Fabriken sind 60 Arbeiter beschäftigt, die im Jahre 1871 für 100.000 Doll. von diesem Stoffe fabricirten.

Das Gegebene dürfte vollständig genügen, um sowohl über die hiesigen Leistungen auf dem Gebiete der Industrie, als auch über die Schifffahrtsverhältnisse, den Handel im Allgemeinen und den Ackerbau sammt Nebenzweigen eine Uebersicht zu gewähren. Wirt man einen prüfenden Blick darauf, so müssen die der nähern Betrachtung würdigen Momente von selbst hervortreten. Zieht man z. B. zuvörderst die Menge der eingeführten Verbrauchsgegenstände in Erwägung und hält dieser die hier befindliche geringe Einwohnerzahl entgegen, so drängt sich die Höhe des fast unmöglich scheinenden Consums pr. Kopf von selbst auf.

Dennoch ist die Rechnung annäherungsweise richtig und weniger auffallend, wenn man erwägt, dass ein grosser Theil der Fabrikate nicht consumirt, sondern den im Innern des Landes befindlichen und stetig sich vergrößernden Waaren-Niederlagen einverleibt wird; dass ferner Gegenstände, die dem Amerikaner tägliche unentbehrliche Lebensbedürfnisse sind, den Europäern als Luxusartikel erscheinen, welche dem ärmeren Theile der dortigen Bevölkerung für immer versagt bleiben. Auch der europäische Einwanderer kann sich dem Einflusse seiner Umgebung nicht lange entziehen und auch ihm wird das, was er daheim kaum gekannt, ein Bedürfniss, das er erarbeiten muss.

Aus dieser Wechselwirkung des Erwerbens und Geniessens entsteht die Lebhaftigkeit des Geschäftes, welche amerikamisches Gebiet kennzeichnet, entsteht das allgemeine Wohlleben, entsteht endlich die Täuschung der einwandernden Bewohner in Bezug auf die Höhe der Löhne. Die hiesigen Löhne sind den örtlichen Bedürfnissen und deren Preisen angemessen; das ist das Geheimniss, dessen Enthüllung dem Einwanderer meist erst hier klar wird, und gleichzeitig die Erklärung dafür, dass ungeachtet jener hohen Löhne viele Wellen der Einwandererströmung nach ihrer Quelle zurückweichen.

Aus der sich stets mehrenden Menge der dem Verkehr und nicht dem gewerblichen Verbräuche von hier aus zuströmenden Edelmetalle muss ferner ein ähnliches Sinken des Metallwerthes — gleichbedeutend mit einer Steigerung der Lebensbedürfnisse — entstehen, wie nach der Entdeckung Amerika's. Die nächsten Folgen sind: eine in gleichem Masstabe stattfindende Steigerung der Producte der Heimatländer, und dann ein sich fortwährend gleichbleibendes Preisverhältniss zwischen dort und hier der etwa hierher zu verschiffenden Fabrikate und Producte.

Es soll damit gesagt sein, dass, wenn es bisher nicht geglückt ist, oder vielmehr nicht lohnend war, heimische Fabrikate hieher zu versenden, auch keine Aussicht für die nächste Zukunft dafür vorhanden ist. Die Engländer scheinen dies begriffen zu haben und kaufen hier im Lande Minen auf (es sind deren zum Ankaufpreise von mehr als 25 Mill. Doll. in solchen Händen), aus welchen sie Edelmetalle nach England heimführen oder nach China und Japan direct versenden, statt unnütze Kämpfe gegen die prohibitorisch gesehützte Industrie mit Verlust zu verfolgen. Dabei versäumen sie es nicht, die neue Welthandelsstrasse über San Francisco für die Producte der Hinterländer und diesen Hafen als Speditionsstation zu benützen.

Es ist einleuchtend, dass der Handel mit den 36 Mill. Japanesen und mehr als 400 Mill. Chinesen, Völkern, bei denen die Producte moderner Industrie mehr und mehr zum Verbräuche kommen, aber nicht erzeugt werden, grössere Vortheile bietet, als der mit der Handvoll Californiern, zumal diese als Amerikaner noch drückendere Zollgesetze haben, als jene Nationen.

Personalnachrichten.

— Der mit der Leitung des k. und k. Generaiconsulats in Serajevo betraute, mit dem Titel und Charakter eines Generaiconsuls bekleidete Consul Dr. Svetozar Theodorović wurde zum Generaiconsul daselbst, und der bei dem k. und k. Consulate in Corfu in Verwendung stehende, mit dem Titel und Charakter eines Consuls bekleidete Hof- und Ministerial-Consul der Präsidialsection des k. und k. Ministerium's des kaiserl. Hauses und des Aeussern, Eugen v. Csörgö, zum Consul, unter vorläufiger Belassung auf seinem bisherigen Posten, ernannt.

(Allerhöchste Entschliessung vom 9. Juni 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Generaiconsul Dr. Karl Ritter v. Princig in Odessa das Ritterkreuz des k. italienischen Mauritius- und Lazarus-Ordens, und der Gerent des k. und k. Consulates in Küstendische Anton Lieben den ottomanischen Medschidjé-Orden vierter Classe annehmen und tragen dürfen.

(Allerhöchste Entschliessung vom 12. Juni 1873.)

— Der k. und k. Generaiconsul Karl Benediks in Stockholm hat eine Urlaubsreise angetreten und die Gerenz des Amtes für die Dauer seiner Abwesenheit an Herrn A. S. Man übertragen.

— Der k. und k. Generaiconsul Gustav Ritter v. Overbeck in Hongkong hat für die Dauer seines Urlaubs die Leitung der Amtsgeschäfte an Herrn Ernst Behre, Chef des Hauses Bourjeau & Comp., übergeben.

— Der k. und k. Generaiconsul Theodor A. Havemeyer in New-York hat eine Reise nach Europa angetreten, während deren Dauer der k. und k. Viceconsul Hugo Fritsch die Amtseileitung führen wird.

— Der Gerent des k. und k. Generaiconsulats in Tunis, k. und k. Consul Karl Ritter v. Boleslawski, hat am 6. Juni 1873 die Leitung der dortigen Amtsgeschäfte übernommen.

— Der k. und k. Consul Joseph Haupt in Amsterdam ist von seinem Urlaube zurückgekehrt und hat die Leitung der Amtsgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Consul P. D. Stange in Akyab hat einen längeren Urlaub angetreten und wird während desselben von Herrn Friedrich Gerlach im Amte vertreten.

— Der k. und k. Consul Adolf Bader in New-Orleans hat sich auf Urlaub begeben und es werden die dortigen Amtsgeschäfte inzwischen von seinem Associe J. P. Bährmann fortgeführt.

— Der k. und k. Consul Karl Kwiatkowski in Galatz hat einen Urlaub angetreten und die Leitung der Amtsgeschäfte dem k. und k. Viceconsul Alexander Kiparissi übertragen.

— Der k. und k. Viceconsul Severino Ribeiro de Cunha in Ceará hat sich auf Urlaub begeben und wird für die Dauer seiner Abwesenheit durch den Kaufmann Anton Cyrillo Freire vertreten.

— Der k. und k. Consularagent Silvain Vapeur in St. Valery en Somme ist mit Tod abgegangen.

Breslauer Frühjahrs-Wollmarkt im Jahre 1873.

Breslau. Seit Beendigung der vorjährigen deutschen Märkte nahmen die Wollpreise im Allgemeinen eine steigende Richtung an und bewahrten dieselbe bis über den Jahresschluss hinaus, obwohl die Lage der Fabrikation während dieser Zeit keine befriedigende gewesen ist und viele Klagen in dieser Beziehung laut wurden.

Erst die Londoner Auction im Februar und März brachte für alle Wollgattungen einen nicht unwesentlichen Preisrückschlag, und unter dem Eindrucke desselben wurden effective Geschäfte und Schlüsse auf die neue Schur nur zu erheblich billigeren Preisen ausgeführt. Die Speculation auf die neue Schur wurde vor dem Markte noch insbesondere durch die Calamität des deutschen und österreichischen Geldmarktes eingeschüchtert.

Was die Ausbeute der diesjährigen Wollschur im Allgemeinen betrifft, so war sie eine befriedigende, richtig aber ist auch, dass sich im Verhältniss zum Volumen das Gewicht noch weit günstiger hätte stellen sollen. Die Textil-Industrie hielt es bis zu einem gewissen Masse gern, wenn sie viel Masse auf das Gewicht erhält und bringt erst dann einen geringeren Gehalt in Rechnung, wenn der Mangel an „Kraft“ bei der Wolle oder auch bei anderem Spinnstoff merklich hervortritt.

Leider war die kalte regnerische Witterung für die Wollwäsche wenig geeignet. Mehrfach hat man die Wolle schwarz geschoren und unter der Hand verkauft, war aber mit dem Erfolge keineswegs sehr zufrieden, obschon gerade in diesem Jahre die Wollwäsche ihre vollen Schattenseiten herauskehrte.

Die Concentration des hiesigen Wollmarktverkehrs war endlich zur Thatsache geworden; die neu geschaffenen Räume auf dem Grundstücke der Centralbank für Landwirtschaft und Handel nahmen grössere Quantitäten Wolle zur Lagerung in sich auf. Das bei dem Wollgeschäfte betheiligte Publicum hatte Gelegenheit, sich von den Vorzügen der neuen Einrichtung im Vergleiche zu dem bisherigen veralteten Usus zu überzeugen, und hoffentlich sind schon nach dem ersten Markte etwaige Zweifel an der Zweckmässigkeit der Markteconcentration geschwunden.

Die Zufuhren waren Anfangs sehr bedeutend, auch war bereits die Mehrzahl der gewohnten Kundschaft von einheimischen und auswärtigen Käufern hier eingetroffen. Mehrere derselben, namentlich Rheinländer, begannen ihre Thätigkeit und ca. 2500 Ctr. sowohl alter als neuer schlesischer Wollen wurden auf den Lagern acquirirt.

Bei letzteren hatte sich im Allgemeinen eine Reduction von 3—5 Thlr. gegen die Notirungen des vorjährigen Juni-Marktes herausgestellt. Dagegen kanfte man hochfeine Wollen im Verhältnisse zum vorigen Jahre um ca. 6—10 Thlr. pr. Ctr. billiger; für feine Wollen stellte sich der Abschlag auf ca. 3—6 Thlr. pr. Ctr., da dieselben mehr begehrt waren als erstere.

Nach und nach entwickelte sich ein reger Verkehr auf dem officiellen Marktplatze, indem die Zufuhren grosse Dimensionen annahmen. Die Unterbringung der Wollen erfolgte mit anerkennenswerther Ordnung, in den Magazinen der Händler herrschte eine rege Thätigkeit, und wurden daselbst weitere Abschlüsse gemacht.

Am 7. Juni eröffnete der officielle Markt in sehr lebhafter Haltung. Die Producenten, obwohl Anfangs zögernd, willigten später doch in die bereits in den Vormarktagen eingetretene Preisreduction von 3—5 Thlr. ein, da, wie bereits erwähnt, die

Wäsche wegen der ungünstigen Witterung im Monate Mai nicht so gut wie im vorigen Jahre ausgefallen war. Einzelne gute Wäschchen erzielten vorjährige Preise und ging etwa die grössere Hälfte des zu Markte gebrachten Quantums in zweite Hände über.

In erster Reihe wurden schlesische Mittelwollen im Preise zu 60—70 Thlr. begehrt, doch fanden auch die anderen Gattungen Beachtung; umgesetzt wurden ca. 4000 Ctr.

Käufer waren: Rheinländer, Belgier, Engländer und Franzosen, minder zahlreich die Fabrikanten aus Schlesien und der Lausitz, wofür der Grund in dem schlechten Gange des Exportgeschäfts zu suchen ist.

Oesterreich-Ungarn war gar nicht vertreten und die anwesenden Hamburger und Schweden hatten wenig gekauft.

Uebrigens ging in diesem Jahre für die meisten Bewohner Breslau's der Wollmarkt fast spurlos vorüber, indem sich der ganze Verkehr nach dem Berlinerplatze und den benachbarten Strassen gezogen hatte.

In den ersten Tagen wurden ca. 20.000 Ctr. an den Markt gebracht und in den dortigen Räumen aufgestapelt.

Im Allgemeinen sprachen die Verkäufer über die praktischen Einrichtungen, namentlich über das vortrefflich geschützte Wollager und die vorhandenen Räumlichkeiten ihre Zufriedenheit aus, doch lässt sich wohl erst in der Folge ein definitives Urtheil darüber abgeben, inwieweit die Verlegung des Wollmarkts sich als zweckmässig erweist.

Das in den Localitäten der Centralbank feilgebotene Quantum war entschieden kleiner als im vorigen Jahre dasjenige in den frühern Lagerräumen; es dürfte im Ganzen ca. 32.000 Ctr. betragen haben, während sich ca. 15.000 Ctr. in den Magazinen der Händler, und ungefähr eine gleiche Menge bei verschiedenen Commissionshäusern befand.

Auch nach Schluss des Marktes dauerte der Verkehr auf dem officiellen Marktplatze, wie auch in den Magazinen der Händler in lebhafter Weise fort, da viele Partien, welche wegen der ungünstigen Witterung in der Wäsche zurückgeblieben waren, erst später herankamen, was namentlich bei Posener Wollen der Fall war.

Die noch unverkauft gebliebenen Wollen fanden zu den im Markte notirten Preisen Nehmer und erreichten eher noch etwas mehr, da vielseitig der Bedarf noch nicht gedeckt war. Die feinen Wollen erfuhren nicht einen gleichen Preisabschlag wie die mittleren, sie erzielten sogar theils vorjährige Preise, theils 2 Thlr. darunter.

Nach den von den Thor-Expeditionen und den Verwaltungen der Eisenbahnen eingegangenen Ausweisen etc. wurden von erster und zweiter Hand zu Markte gestellt: Schlesische Wollen ca. 35.000 Ctr., Posen'sche ca. 11.000 Ctr., alter Bestand incl. überseeischer Wollen ca. 6000 Ctr., zusammen 52.000 Ctr., sonach gegen das Vorjahr mit einer Zufuhr von 62.000 Ctr. um ca. 10.000 Ctr. weniger. Es wurden, soweit es unter allgemeinen Bezeichnungen festgestellt ist, folgende Preise bezahlt: Schlesische hochfeine und Electoralwollen 95—110 Thlr. (einzelne Partien höher), feine 82—92 Thlr., mittelfeine 70—78 Thlr., mittlere 63—68 Thlr., Rustical- und geringe Domonialwollen 58—64 Thlr., Schweisswollen 50—60 Thlr., Posener feine Wollen 72—80 Thlr., Posener mittlere und mittelfeine Wollen 62—68 Thlr.

Das am hiesigen Platze verbliebene Quantum dürfte sich incl. der alten Bestände auf ca. 10.000 Ctr. belaufen haben. Noch ist anzuführen, dass im Monate Mai ca. 3000 Ctr. Wolle mehrere Thaler unter Aprilpreisen verkauft worden sind.

Ueber den Verlauf der kleineren Wollmärkte in den Provinzen Schlesien und Posen sei schliesslich kurz erwähnt, dass sich auf diesen ein lebhaftes Geschäft entwickelte und das feilgebotene Quantum vollständig angekauft wurde.

Beispielsweise waren in Schweidnitz ca. 2500 Ctr. Dominal- und Rusticalwollen angefahren und fand ein guter Absatz bei einem Preisabschlage von 2—3 Thlr. gegen das Vorjahr statt.

In Liegnitz wurden ca. 4500 Ctr. zumeist von Producenten, ein geringerer Theil, etwa 800—1000 Ctr., von dortigen Händlern und ca. 800 Ctr. von Rusticalen zum Verkauf gestellt. Preis 4—6 Thlr. pr. Ctr. niedriger als voriges Jahr.

Rusticalwollen wurden mit 58, 60, 62—65 Thlr., mittelfeine Dominalwollen mit 65, 68—70 Thlr. und feine Qualitäten mit 72, 74—76 Thlr. bezahlt.

Anscheinend haben im grossen Ganzen die schlesischen Wollzüchter die Ueberzeugung gewonnen, welch' schwere Verluste sie infolge der Zertrümmerung ihrer früher so edlen Heerden durch Negretti-Kreuzung u. dgl. erleiden müssten.

Handel und Schifffahrt von Geestemünde im Jahre 1872.

Geestemünde. Im vorigen Jahre wurde dieser Hafen von österreichisch-ungarischen Handelsschiffen nicht besucht, mit alleiniger Ausnahme des auf einer hiesigen Werfte erbauten, 139 Reg. Tonnen grossen Dampfers „Admiral Tegetthoff“ für die Nordpolfahrt, welcher, im April vom Stapel gelassen, hier ausgerüstet wurde und am 13. Juli unter Commando des k. k. Schiffalientenants Karl Weyprecht in See ging.

Mit Beginn des laufenden Jahrs ist auch hier die englische Schiffsmessung (die Ton. à 100 Kubikfuss engl. = 2032 K.M.) in Kraft getreten, womit hoffentlich in kurzem eine gegenseitige Anerkennung der Messbriefe von Schiffen sämtlicher Staaten, welche diese Messungsmethode angenommen haben, erzielt sein wird.

Dies wäre, abgesehen von den Kosten und dem Zeitverlust, welcher mit der jedesmal zu wiederholenden Vermessung der Schiffe im Auslande verbunden ist, von umso grösserem Vortheile, als die Vermessung eines beladenen Schiffes in der Regel eine grössere Tonnenzahl ergiebt, und somit, da die Schifffahrtsabgaben nach der Tragfähigkeit entrichtet werden, der Rhederei nur Kosten erwachsen.

Nach einem Beschlusse der Commission für die deutschen Küstenstaaten im Reichstage wird die Nordseeküste künftighin besser beleuchtet werden. Auf dem Borhum-Riff soll ein Leuchtschiff ausgelegt, ebenso auf Norderney ein Leuchtturm errichtet und vor der Weser ausserhalb der Tonnen nach ein Leuchtschiff stationirt werden.

Der Schifffahrtsverkehr war auch im letztverflossenen Jahre ein sehr reger, es liefen 630 Schiffe ein und 638 Schiffe aus; die Mehrzahl dieser Fahrzeuge brachten indessen nur Güter für Bremer Rechnung.

Der Waarenverkehr in Geestemünde bleibt nach wie vor mit geringer Ausnahme nur ein Speditionsgeschäft und beschränkte sich die vorjährige Einfuhr für hiesige Rechnung auf Banholz von der Ostsee, Schweden, Norwegen und Nordamerika, Kohlen von England, Wein von Frankreich für die in der Nähe befindlichen Zollvereinslager. Zur Ausfuhr gelangte bloss Vieh und Getreide.

Die Transportschwierigkeiten bestehen fort, es fehlt immer noch an Eisenbahnwagen; Waaren, die nicht als Eilgut verladen werden, bleiben Wochen lang liegen. Um Stockungen auf dem Bahnhofe zu vermeiden, müssen die per Bahn angebrachten Güter innerhalb 6 Stunden nach Empfang des Frachtbriefes abgenommen sein.

Da die directe Bahn von hier über Ulzen nach Berlin jetzt beschlossen und genehmigt ist, so wird in der Folge die Geestemünde-Bremer Bahn bedeutend ent-

lastet werden; so lange dürfte aber trotz der Herstellung des zweiten Geleises diese Verkehrsstockung anhalten.

Der Schiffbau, eine Haupterwerbsquelle des hiesigen Platzes, lag Anfangs 1872 in Folge der hohen Metallpreise gänzlich lahm, hob sich jedoch in der letzten Hälfte des Jahrs aus derselben Ursache, da man in Folge der hohen Eisenpreise vom Bau eiserner Schiffe abstand und wieder zum Holzbau übergeng. Der Werth hölzerner Schiffe stieg um 15—20 pCt.

Eichene Bauhölzer werden immer gesuchter, da die vielen neuen Bahnen ein ganz enormes Quantum für Schwellen absorbiren. Ohne Zweifel werden mit der Zeit Hölzer aus Oesterreich-Ungarn bezogen werden müssen, und trotz der hohen Transportkosten ein lohnendes Absatzgebiet hier finden.

Die Auswanderung aus Böhmen über hier war im vorigen Jahre sehr gross; aber auch die Gesamtzahl aller Auswanderer, welche von den Weserhäfen aus befördert wurden, übertraf jede frühere Periode. Im Ganzen waren es 80.345 Personen, davon 7307 aus Oesterreich-Ungarn und zwar 3840 männliche und 3467 weibliche Individuen. Der Herkunft nach befanden sich darunter: 5921 Personen aus Böhmen, 1248 aus andern Theilen Cisleithaniens, 138 aus Ungarn. Bis auf 8 Personen, welche nach British-Nordamerika gingen, wurden die übrigen sämmtlich nach den Vereinigten Staaten befördert.

Schiffahrtsverkehr von Civitavecchia im Jahre 1872.

Civitavecchia. Im Jahre 1872 hat hier folgende Bewegung von österreichisch-ungarischen Handelsschiffen stattgefunden:

	Einlauf			Auslauf		
	Zahl	Tonnen	Ladungswerth fl.	Zahl	Tonnen	Ladungswerth fl.
Handelsthätige Schiffe:						
Beladen	3	936	18.256	3	923	13.361
Leer	1	399	.	1	412	.
Zusammen	4	1335	18.256	4	1335	13.361

Von den beladen eingelaufenen Fahrzeugen kamen: 2 von 738 Tonnen mit Steinkohlen für 8854 fl. aus England, 1 von 198 T. mit Mais für 9402 fl. aus Livorno.

Die mit Ladung abgegangenen Schiffe vertheilen sich mit Rücksicht auf ihre Bestimmung also: 2 von 725 T. gingen mit Puzzolanerde für 3479 fl. nach Venedig, 1 von 198 T. mit Mais und Puzzolanerde für 9882 fl. nach Triest und Venedig.

Unter fremden Flaggen sind hier im vorigen Jahre 1967 Schiffe von 211.393 T., sämmtlich handelsthätig, erschienen, u. zw.:

	Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Beladen	1151	84.458	583	107.069
Leer	233	19.866	.	.
Zusammen	1384	104.324	583	107.069

Diese Fahrzeuge gehörten nachbenannten Flaggen an:

	Beladen		Leer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Italienische:				
Segelschiffe	1073	67.241	181	14.956
Dampfer	192	78.792	.	.
Französische:				
Segelschiffe	13	3.900	3	236
Dampfer	369	17.399	.	.
Englische:				
Segelschiffe	22	4.743	.	.
Dampfer	12	6.943	.	.
Spanische:				
Segelschiffe	19	1.286	48	4.488
Dampfer	8	2.497	.	.
Griechische:				
Segelschiffe	9	1.403	.	.
Norwegische:				
Segelschiffe	7	2.921	.	.
Russische:				
Segelschiffe	3	1.376	1	186
Holländische:				
Segelschiffe	2	800	.	.
Dampfer	2	1.438	.	.
Nordamerikanische:				
Segelschiffe	1	425	.	.
Deutsche:				
Segelschiffe	1	228	.	.
Türkische:				
Segelschiffe	1	135	.	.
Zusammen	1734	191.527	233	19.866

Die hauptsächlichsten Gegenstände, deren Einfuhr die hier verkehrenden Handelsfahrzeuge gewöhnlich vermitteln, sind: Steinkohlen aus England, zur Verwendung beim Eisenbahnbetriebe und bei der Gasbeleuchtung; Weizen vom Schwarzen Meere und aus den neapolitanischen Provinzen; Eisenmanufacte aus England und Belgien; Stockfisch aus England und zu einem kleinen Theile auch aus Frankreich.

Unter den aus diesem Hafen exportirten Waaren stehen Fassdauben, Holzkohlen, Puzzolanerde, Käse und Gusseisen obenan. Fassdauben werden ausschliesslich nach Spanien, Puzzolanerde nach Venedig und einige Ladungen davon auch nach Bari, Holzkohlen nach Neapel und Livorno, Käse nach Livorno und Neapel, endlich Gusseisen nach Livorno verschifft.

Handel von St. Petersburg im Jahre 1872.

St. Petersburg. Hatte sich das Jahr 1871 für den St. Petersburger Handel im Ganzen als sehr günstig erwiesen, so bietet dagegen ein Rückblick auf das hiesige Waarengeschäft im Laufe des letztverflossenen Jahrs im Allgemeinen ein weniger befriedigendes Bild.

Trotz eines ungestörten Friedens und einer guten Getreideernte in den meisten Provinzen dieses Reichs war das Geschäft an unserm Markte fast in allen Branchen durch vorwiegenden Mangel an Vertrauen und Unternehmungslust gehemmt.

Als Ursache dieser Erscheinung ist wohl zunächst der Druck einer Geldklemme zu bezeichnen, welche sich fast das ganze Jahr hindurch an unserer Börse fühlbar machte und mitunter als Geldkrise auszubrechen drohte.

Ausserdem wurde aber unser Handel auch durch Rückwirkungen des ungünstigen Geschäftsganges an den Hauptplätzen des Auslandes beeinflusst, wo auf den frischen Aufschwung nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges eine Periode der Erschöpfung und Abspannung gefolgt war, welche eine Entwerthung vieler Waaren und schwere Verluste für die Handelswelt mit sich brachte.

Das St. Petersburger Exportgeschäft litt insbesondere noch unter verminderten Zufuhren mehrerer Landesproducte, theilweise in Folge gesteigerten Verbrauches im Inlande, theilweise aber auch in Folge von Misswachs und verringerter Production.

Die Folgen des beschränkteren Handelsverkehrs mit dem Auslande äusserten sich auch in der Schifffahrt, welche um 340 angekommene Schiffe weniger als in 1871 zählte, und in den Befrachtungen, welche eine geraume Zeit hindurch sehr schleppend von Statten gingen.

Höchst wahrscheinlich würden sich auch die Frachten während der ganzen Saison sehr niedrig gehalten haben, wenn nicht zum Herbst stärkere Verschiffungen von Roggen nach Stettin den ersten Impuls zu einer Steigerung derselben gegeben hätten.

Unter den im vorigen Jahr hier angekommenen Fahrzeugen befand sich auch das österreichisch-ungarische Segelschiff „Federico B.“, Capt. E. Kovacich, von 260 russischen Lasten, welches von Reval in Ballast einlief und dann mit einer Ladung von 2030 Standard-Dutzend Breter nach Hull abging.

Aus Triest sind 3 Schiffe von 263 Lasten, sämmtlich unter niederländischer Flagge, hier angekommen. Die Ladungen derselben bestanden aus: 442 Fässern Olivenöl, 117 F. Mandeln, 97 F. Korinthen, 17 F. Feigen, 221 Kisten Rosinen, 153 Säcken Nüsse, 195 S. Eicheln, 100 Fässern Terpentin, 14 F. Schmirgel, 14 F. Umbra-Erde, 160 Colli verschiedene Droguerien und Apothekerwaaren.

Die Importation von Oliven-oder Baumöl betrug 750.000 Pud, gegen 891.000 Pud in 1871, sonach ein Anfall von 141.000 Pud. Wenn man aber annimmt, dass noch aus dem Vorjahre ein Vorrath von reichlich 260.000 Pud zurückgeblieben war, so erscheint obige Differenz mehr als ausgeglichen.

Wie bedeutend nun auch der Consum von Baumöl hier und in Moskau sein mag, bei so bedeutender Einfuhr während zweier aufeinanderfolgender Jahre konnte sich unser Markt nicht behaupten. Hohes Olivinöl, sowie Gallipoli, Rossano u. dgl. bedang im Frühjahr noch $8\frac{1}{2}$ Rubel pr. Pud, ging aber dann allmählig bis $7\frac{1}{4}$ auf 7 bis 8 Monate Termin zurück; geringere Sorten, darunter auch Triest, wichen von $7\frac{1}{4}$ bis $7\frac{1}{8}$ R.

Manche Grossisten und Zwischenhändler hier und in Moskau, die sonst nur von den Importeuren kauften, hatten durch Vermittlung von Agenten ihren Bedarf an Oel direct bezogen. Diese und andere Abzugscanäle waren somit dermassen überfüllt, dass der Absatz zuletzt nothwendig stocken musste und forcirte Verkäufe nur mit schwerem Verluste ($1 - 1\frac{1}{2}$ R. pr. Pud) zu Stande kommen konnten. Am Schlusse des Jahrs befand sich mehr als die Hälfte der Importation, nämlich 450.000 Pud, unverkauft am Lager.

Die blühende Baumwollen-Industrie hier und namentlich in und um Moskau blieb unberührt von dem trüben Geschäftsgange in so mancher andern Branche des Fabrikwesens. Während die meisten Hauptartikel der Einfuhr mehr oder weniger schlecht rentirten und mitunter nur mit empfindlichen Verlusten zu realisiren waren, ging das Geschäft in roher Baumwolle seinen ruhigen ungestörten Gang. Allerdings war der Umsatz an unserem Markte nur beschränkt, weil eben die Spinnereien die Hauptimporteure waren.

Ueber die Einfuhr von Baumwolle im vorigen Jahre fehlen leider genaue statistische Daten, dieselbe dürfte indessen zur See und zu Land reichlich 2 Millionen Pud (wovon ein Theil für Moskau bestimmt war), gegen 1,735.980 Pud in 1871, betragen haben.

Der Preis von Middling-Orleans ging anfänglich von 13 R. langsam bis $11\frac{1}{2}$ R. pr. Pud zurück, erholte sich aber später wieder bis $12\frac{1}{2}$ R. Die übrigen Sorten fielen und stiegen in demselben Verhältnisse. Diese Schwankungen der Preise hatten indessen nicht etwa in den hiesigen Marktverhältnissen ihre Begründung, sondern waren lediglich durch die Lage der Artikels auf den ausländischen und namentlich auf dem Liverpooleser Markte hervorgerufen. Der disponible Vorrath am Jahreschlusse belief sich kaum auf ein paar tausend Ballen.

Die Einfuhr von Indigo betrug u. zw. von: Bengal, grösstentheils zu Land, 3816 Kisten; Java, grösstentheils zur See, 493 R.; Guatemala, nur zur See, 594 Suronen, gegen resp. 3676 Kisten, 2133 K. und 438 Suronen im Vorjahre.

Gerüchte über eine reiche Indigo-Ernte in British-Indien und immer flauere Berichte aus London hatten auch hier ein allmähiges Fallen der Preise und erhebliche Verluste für die Inhaber herbeigeführt. Fein Bengal ging nach und nach von 157 bis 128 R. pr. Pud, auf 10 Monate Termin, herunter.

In Java-Indigo kamen hier am Platze wenig Geschäfte vor, das Hauptquantum wurde für Moskau verschrieben. Uebrigens folgte Java der weichenden Tendenz von Bengal, obwohl nicht in demselben Verhältnisse. Fein Mittel-Java, als Basis für die übrigen Nuancen dieser Sorte, sank von 150 bis 130 R. pr. Pud, auf 10 Monate Termin. Guatemala bedang zu Anfang der Saison 115 à 90 R. pr. Pud, je nach Qualität; später war es still damit.

Nachdem die Importation von Colonialzucker in den zwei vorhergegangenen Jahren fast auf Nichts reducirt gewesen war, wurde in 1872 wieder Einiges aus Holland eingeführt und zwar im Ganzen ca 385.000 Pud.

Es stellte sich indessen bald heraus, dass dieses Quantum, wenn auch an sich nicht gross, doch für unsere Marktverhältnisse viel zu bedeutend war. Unbestimmte Gerüchte, welche Seitens gewisser Speculanten über den ungünstigen Verlauf der einheimischen Runkelrüben-ernte verbreitet waren, hatten eben zu vielfältigen Bezügen von Colonialzucker Veranlassung gegeben.

Zwar bedangen die ersten zu Land angebrachten Zufuhren von Crushed noch 8 bis $7\frac{1}{4}$ R. pr. Pud baar, als man jedoch immer mehr die Gewissheit erlangte, dass obige Gerüchte weit übertrieben waren und die einheimische Production von Rübenzucker für den inländischen Bedarf vollständig genigte, konnten sich jene Preise nicht behaupten und sanken allmähig bis auf $6\frac{1}{2}$ R. herab.

Rübenzucker, womit die Baisse eigentlich begann, war anfänglich bis $7\frac{1}{4}$ R. pr. Pud baar gestiegen und ging dann bis $5\frac{1}{4}$ R. zurück. Die Preise von Raffinaden, der allgemeinen Bewegung folgend, stiegen Anfangs bis $10\frac{1}{2}$ und 11 R. pr. Pud baar, je nach Qualität, wichen aber dann ebenfalls bis 7— $7\frac{1}{2}$ R. zurück.

Seit 1. Januar 1873 ist zwar der Einfuhrzoll auf rohen Zucker von 3 auf $2\frac{1}{2}$ R. pr. Pud herabgesetzt, aber bei den gegenwärtigen Preisen ist eine solche Reduction von $\frac{1}{2}$ R. noch lange nicht hinreichend, um den Import von Colonialzucker heranzulocken.

Aller Wahrscheinlichkeit nach ist daher im laufenden Jahre keine Einfuhr von Crushed oder Java-Zucker zu erwarten.

Von Kaffee wurden 217.776 Pud importirt, gegen 257.392 Pud in 1871. Auch das Geschäft in diesem Artikel war im Ganzen sehr schleppend und unbefriedigend. Stand doch unser Markt eine Zeitlang verhältnissmässig niedriger als die meisten ausländischen Plätze und bot somit dem Handelsverkehr nicht die mindeste Anregung.

Erst zum Herbst, als die Vorräthe so ziemlich aufgeräumt waren, zeigte sich wieder etwas mehr Leben und Laguayra-Trillades stieg unter anderem von 10 1/2 bis 11 1/2 R. pr. Pud. Mokka bedang 17 bis 24 R. pr. Pud, je nach Qualität. Der Vorrath am Schlusse des Jahrs, der grösstentheils aus Ceylon bestand, wurde auf ca. 50.000—60.000 Pud geschätzt.

Von Reis kamen auf dem Seewege 122.080 Pud, gegen 239.953 Pud im Vorjahre. Dieser bedeutende Anfall in der Einfuhr wurde indessen reichlich durch zu Land angebrachten persischen Reis ersetzt, der sehr billig war und den Absatz anderer Sorten nicht wenig beeinträchtigte. Man bezahlte für: Java-Tafelreis 3 1/2—4 1/2 R., Patna 2 R. 60 Kop. bis 3 R. 40 Kop., Rangoon 2 R. 50 Kop. bis 2 R. 80 Kop., persischen 1 1/2, 2 bis 2 1/2 R. pr. Pud, je nach Qualität.

Von Tabak wurde eingeführt:

	1872	1871
Zu Land	77.930 Pud	41.325 Pud
Zur See	32.998 „	20.780 „
Im Ganzen	110.928 Pud	62.105 Pud

Diese Zahlen zeugen von der bedeutenden Zunahme des Verbrauchs, zumal an türkischem Tabak. Die Preise dieser Sorte waren: Dubce 25—150 R. pr. Pud, je nach Qualität, Samsun 12—30 R., Baffras 10—24 R. Havana-Deckblatt bedang 60 bis 160 R. pr. Pud, je nach Qualität, derlei Einlage 30—45 R., Esmeralda 28—40 R. Russischer Tabak galt u. zw: Saratow 2 1/2—4 R., Tschernigow 3—6 R., bessarabischer 5—25 R. pr. Pud. Letztere Sorte wird häufig zu Papiros verwendet.

Die Einfuhr von Heringen betrug 73.580 Tonnen norwegische, 13.275 T. schottische und 1525 kleine T. holländische, gegen 19.417, 13.395 und resp. 2578 T. im Vorjahre. Ein ergiebigerer Fang norwegischer Heringe hatte auch eine bedeutend grössere Einfuhr dieser Sorte und billigere Preise zur Folge; man konnte zu 8—10 R. pr. T. ankommen. Der nachgebliebene Vorrath belief sich auf ca. 20.000 T.

Schottische Heringe bedangen 36 R. für hohe Waare und 20 R. pr. T. für geringere. Für holländische bezahlte man 16—24 R. pr. kleine Tonne. Die beiden letztgenannten Gattungen wurden geräumt.

Von Blei wurden in 1872 importirt: 513.359 Pud englisches, 66.000 P. spanisches und 61.000 P. deutsches, somit im Ganzen 640.359 Pud, gegen 381.452 Pud in 1871.

Ankäufe für die Regierung im Frühjahr und eine Hausse in London während des Herbstes haben auch hier trotz der grossen Einfuhr ein Erhöhung des Marktwertes dieses Metalls bewirkt. Derselbe stieg von 24 1/2 nach und nach bis 28 1/2 R. pr. Berkowetz comptant; man war indessen der Ansicht, dass dieser hohe Preisstand sich schwerlich werde halten können.

Newcastle Blacket und Stolberger Selected bedangen gleiche Preise; die übrigen Marken von deutschem, englischem und spanischem Blei sind gewöhnlich um 1/4 bis 1/2 R. pr. Berkowetz billiger zu verhandeln.

Von raffinirtem amerikanischem Petroleum wurden in 1872 74.000 Fässer importirt; der vom Vorjahre gebliebene Vorrath betrug 46.900 F., es standen also im Ganzen 120.900 F. zur Verfügung. Verbraucht wurden in 1872 83.790 F. und das Jahr schloss mit einem Vorrathe von 36.930 Fässern. Der letztjährige Verbrauch war

gegen 1871 um 21.280 F. kleiner. Die Preise hatten während des ganzen Jahrs mit nur kleinen Abweichungen eine steigende Tendenz und hoben sich von 2 R. 80 Kop. bis 3 R. allmählig auf 3 R. 35 Kop. — 3 R. 50 Kop. pr. Pud je nach Qualität.

Der Getreide-Export in 1872 obwohl nicht unbedeutend, steht doch dem des Vorjahres weit nach. Er betrug im Vergleich zu 1871 folgende Mengen:

	1872		1871	
Roggen	929.274	Tschetwert	768.744	Tschetwert
Weizen	840.583	"	1,410.772	"
Leinsaat	642.662	"	834.748	"
Hafer	535.249	"	1,338.845	"
Roggen- und Weizenmehl	62.209	"	62.681	"
Buchweizengrütze . . .	18.443	"	158.963	"
Gerste	1.852	"	28.185	"
Erbsen	—	"	1.193	"
Totale der Ausfuhr .	3,030.272	Tschetwert	4,604.131	Tschetwert

Das Hauptquantum des verschifften Roggens ging nach Stettin und zwar 524.786 Tschetw., nach den übrigen deutschen Häfen 82.114 Tschetw., im Ganzen nach Deutschland 606.900 Tschetw. Die ungenügende Roggenernte in mehreren Theilen Preussens und Oesterreich-Ungarns hathier ein lebhaftes Interesse für diese Getreidegattung und namhafte Verschiffungen nach Stettin veranlasst. Unser Markt war indessen so reichlich mit dieser Frucht versehen, dass deren Preis, weit entfernt durch anhaltendes Begehren anzuziehen, im Laufe der Saison eher noch etwas nachgab. Während man im Frühjahr loco und für Lieferung im Mai und Juni noch zu $6\frac{1}{4}$ — $7\frac{1}{4}$ R. pr. Tschetw. kaufte, wichen die Preise zum Schlusse der Schifffahrt bis 6 R. 60 Kop. und 6 R. 85 Kop. pr. Tschetw., je nach Qualität.

Nicht so bald wird unser Markt wieder ein so ausgezeichnetes Korn zur Verschiffung bieten, wie es in 1872 der Fall war; die letztjährige Ernte ist wenigstens in den meisten Provinzen des Reiches weder an Qualität noch Quantität so günstig wie jene von 1871 angefallen. Der Platzvorrath am letzten December 1872 dürfte bei 180.000 Tschetw., grösstentheils leichte Waare, betragen haben.

Der bedeutende Ausfall im letztjährigen Export von Weizen, wovon der grösste Theil nach England verschifft wurde, hat seinen Hauptgrund in der kleineren 1871er Ernte, und es ist ferner mit einiger Wahrscheinlichkeit voranzusehen, dass die Anfuhr in 1873 noch weiter abnehmen werde, da die Ernte des Jahres 1872 noch spärlicher ausgefallen ist und selbst an Qualität nicht allgemein befriedigt hat.

In der verflossenen Saison wurden folgende Preise bezahlt: $12\frac{1}{2}$, $13\frac{1}{2}$ — 14 R. pr. Tschetw. für Saxonka und Samara; $12 - 12\frac{1}{2}$ R. für Liskow und Snrski; $11\frac{1}{2}$ — $12\frac{1}{2}$ R. für sibirischen Weizen. Letztere Sorte fängt an, mehr Beachtung von Seiten des Anslands zu finden. Platzvorrath am Schlusse des Jahres: 166.000 Tschetw.

Von Hafer wurde, wie gewöhnlich, fast das ganze Quantum nach England verschifft. Uebrigens war der Export von Hafer, sowie der von Weizen ebenfalls durch die Missernte beeinträchtigt; was leider auch wieder im laufenden Jahre bevorsteht.

Die Preise haben wenig geschwankt; es wurde zu $4 - 4\frac{1}{4}$ R. pr. Tschetw. von 6 Pud gekauft und verschifft. Der schliessliche Vorrath betrug 118.000 Tschetw.

Leinsaat ging ebenfalls grösstentheils nach England. Unter dem in 1872 ausgeführten Quantum befanden sich bereits ca. 200.000 Tschetw. der neuen Ernte, ein Umstand, der für den zunehmenden Verbrauch im Inlande zeugt, wo schon ein grosser

Theil des 1871er Products zu Oel und Kuchen verwendet worden war, so dass dasselbe für den letztjährigen Export nicht mehr zuzureichen schien.

Es wurde auf Lieferung im Mai und Jnni gekauft und verschifft: Morschanski, Samara, Saratow und Kamski zu $14\frac{1}{2}$ — $13\frac{1}{2}$ R. pr. Tschetw; Gatski und Rshew zu $12\frac{1}{2}$ —13 R. Per Juli und August konnte man schon billiger ankommen und zwar für schöne Saat, wie die zuerstgenannten Sorten, zu 14 — $14\frac{1}{2}$, für geringere Gattungen zu $12\frac{1}{2}$ —12 R. Der hiesige Vorrath am Jahresschlusse war sehr gering und dürfte kaum 3000 Tschetw. betragen haben.

Die kleinen Zufuhren von Talg, welche in dem zunehmenden einheimischen Consum ihre Begründung finden, haben abermals eine merkliche Abnahme in der Ausfuhr dieses einst so bedeutenden Exportartikels zur Folge gehabt; dieselbe betrug nämlich 455.739 Pnd, gegen 724.543 Pnd in 1871.

Bis gegen Ende März blieb hier der Umsatz in Talgnnbedeutend. Die starke Steigerung in London gegen den März-Termin hatte indessen auch am hiesigen Marke eine vorübergehende Conjuratur bewirkt, indem fast das ganze, hier nachgebliebene Quantum von ca. 5000 Fässern besonders für Frühjahrsverschiffung nach England zu steigenden Preisen bis 58 R. pr. Berkowetz aufgekauft wurde.

Nachdem aber die Londoner Speculation ihre Arbeit gethan hatte, blieb der Artikel hier vollständig vernachlässigt und ging der Preis für Prima gelben Lichtertalg allmählig bis 49 R. zurück, zu welchem Preise die ersten Ankäufe für den Continent stattfanden. Zum Schlusse der Schifffahrt erholte sich der Markt etwas und die Waare stieg wieder bis $49\frac{1}{2}$ —50 R.

Im Verlanfe der ersten Wintermonate fanden einzelne Ankäufe für den Platzgebrauch zu weichenden Preisen statt und wurden zuletzt 800 Fässer Prima gelber Lichtertalg zu $48\frac{1}{4}$ R. erlassen. Der Locovorrath am letzten December 1872 bestand in ca. 258.000 Pnd.

Trotz dem in der Zunahme begriffenen einheimischen Verbräuche waren doch die Aussichten für das diesjährige Talggeschäft nicht gerade ungünstig, indem die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes im Süden und Osten des Reiches die Herbeischaffung grösserer Zufuhren aus entfernteren Gegenden erleichtert. Man erwartete somit eine Zufuhr von ca. 1 Mill. Pud.

Die Ausfuhr von Pottasche betrug 290.109 Pud, gegen 461.367 Pud. in 1871. Fast während der ganzen Schifffahrtsperiode blieb der Markt in ziemlich fester Haltung, nur langsam zwischen 30—32 R. pr. Berkowetz für Prima Kasan'sche Pottasche fluctuirend. Nur in den ersten Tagen des August entstand bei momentan stockender Exportfrage eine rasch vorübergehende Baisse bis auf $29\frac{1}{2}$ R., aber bald darauf erholte sich wieder der Artikel und fand zu vorigen Preisen lebhaften Absatz.

Bei den kleinen Zufuhren wurde fast das ganze disponible Quantum verschifft, so dass für den Localbedarf kaum 40.000 Pud übrig blieben. Da überhaupt die hiesigen Bestände mit Leichtigkeit im Auslande Absatz finden, ist es umso mehr zu bedauern, dass bei Mangel an Material zur Bereitung der Asche auch in 1873 die Zufuhren hier nur spärlich eintreffen dürften.

Von Hanf kamen 1,199.463 Pud, gegen 1,450.223 Pud im Vorjahre, zur Ausfuhr. Angesichts der sowohl in Qualität als Quantität unbefriedigenden 1871er Ernte erfuhren die Preise von Hanf in den ersten Monaten der Saison bei lebhafter Exportfrage eine allmähliche Steigerung und Reinhanf ging von 36 bis 38 R. pr. Berkowetz hinauf.

Darauf folgende flanere Berichte vom Auslande, namentlich für das genannte 1871er Gewächs, hatten aber auch hier eine weichende Tendenz zur Folge, die den Preis für Reinhanf bis 35 R. herabdrückte. Ausschuss und halbreine Waare folgten derselben Bewegung mit dem entsprechenden Unterschiede im Preise. Schliesslicher Locovorrath ca. 40.000 Pud.

Von Flachs wurden 1,403.564 Pud, gegen 1,758.925 Pud in 1871, verschifft. Die Preise waren grossen Schwankungen unterworfen.

Die Verschiffungen von Juchten erreichten 14.441 Pud, gegen 12.081 Pud in 1871. Die schon seit mehreren Jahren wahrgenommene Steigerung der Preise hat in 1872 fernere Fortschritte gemacht.

Von Borsten wurden 59.939 Pud, gegen 68.949 Pud in 1871, von Kupfer 111.594 Pud und zwar grösstentheils nach Frankreich exportirt.

Schiffahrts- und Handelsverkehr von Galatz im Jahre 1872.

Galatz. Im hiesigen Hafen sind während des Jahres 1872 folgende Schiffe unter österreichisch-ungarischer Flagge eingelaufen:

	Zahl	Tonnen
Segelschiffe:		
Mit Ladung	18	4.744
In Ballast	6	1.205
Seedampfer:		
Lloydampfer, alle beladen	39	29.130
Propeller der I. k. privilegierten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Linie Galatz-Odessa), alle beladen	25	6.750
Zusammen	88	41.829

Da in 1871 unter nationaler Flagge 105 Schiffe mit 48.102 Tonnen hieher kamen, so steht das Jahr 1872 um 17 Sch. und 6273 T. nach.

Während der letztverflossenen 3 Vorjahre hat sich der Verkehr österreichisch-ungarischer Handelsfahrzeuge im hiesigen Hafen mit Rücksicht auf die einzelnen Gattungen folgendermassen gestaltet:

		Zahl	Tonnen	Im Ganzen	
				Zahl	Tonnen
1869	{ Segelschiffe	38	8.185	120	43.383
	{ Lloydampfer	45	26.128		
	{ Donaudampfer	37	9.070		
1870	{ Segelschiffe	26	6.739	125	57.636
	{ Lloydampfer	67	41.602		
	{ Donaudampfer	32	9.295		
1871	{ Segelschiffe	24	5.982	105	48.102
	{ Lloydampfer	41	31.470		
	{ Donaudampfer	40	10.650		

Darnach zeigt das Jahr 1872 seinen 3 Vorgängern gegenüber bezüglich der Dampfer, speciell jener der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, eine geringere Ziffer, steht auch hinsichtlich der Segelschiffe den Jahren 1869 und 1870 nach, ist aber mit 1871 hierin auf gleicher Stufe geblieben.

Die Ursache des besonderen Ausfalles war die von der ottomanischen Regierung im Juni in Sulina eingeführte 10tägige Quarantäne gegen die Provenienzen aus den

russischen Häfen des Schwarzen Meeres, in Folge der dort aufgetretenen Cholera-Epidemie. Diese Observationsmassregel wurde während der ganzen Schifffahrtssaison bis Ende des Jahrs aufrecht erhalten und trat sehr hemmend dem mit Beginn der Schifffahrt erwarteten regen Verkehr zwischen Galatz und Odessa entgegen.

Die Flusssdampfer der k. k. privilegierten Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, welche den Personenverkehr und Waarentransport auf der Linie Pest-Baziasch-Orsova-Galatz-Tultscha-Ismaïl vermitteln, sind in einer Anzahl von 414 mit 306 Schleppschiffen, davon 76 Schleppschiffe direct mit Ladung aus Wien, hier eingetroffen.

Unter fremden Flaggen sind hier während des vorigen Jahrs im Ganzen 971 Schiffe mit 245.934 Tonnen erschienen, darunter 740 Segelschiffe mit 129.226 T. und 231 Dampfer mit 116.708 T. Dieselben vertheilen sich folgendermassen:

Flagge	Beladene Segelschiffe		Beladene Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Griechische	159	26.349	.	.
Türkische	176	25.072	.	.
Italienische	22	6.545	.	.
Englische	22	5.760	145	74.734
Romanische	17	2.309	.	.
Russische	10	1.372	10	2.998
Deutsche	5	1.026	.	.
Norwegische	3	645	.	.
Französische	2	446	30	16.842
Holländische . . . . .	.	.	1	716
Samiotische	1	53	.	.
Zusammen	417	69.577	186	95.290
Schiffe in Ballast	323	59.649	45	21.418
Im Ganzen	740	129.226	231	116.708

Der Verkehr der fremden Schiffe in den 3 Vorjahren war folgender:

		Zahl	Tonnen	Im Ganzen	
				Zahl	Tonnen
1869	{ Segelschiffe	647	125.258	897	220.338
	{ Dampfer	250	95.080		
1870	{ Segelschiffe	608	116.773	831	206.519
	{ Dampfer	223	89.746		
1871	{ Segelschiffe	710	128.494	930	238.617
	{ Dampfer	220	110.123		

Vergleicht man das letztjährige Gesamtergebniss, soweit es sich auf die fremden Flaggen bezieht, mit jenem der nächstfrüheren 3 Perioden, so zeigt sich, dass das Jahr 1872 sie alle übersteigt und selbst gegen das Vorjahr 1871, welches die relativ grösste Ziffer ausweist, um 41 Schiffe und 7317 Tonnen voraus ist. Was speciell die Segelschiffe anbelangt, so übertraf das Jahr 1872 alle 3 Vergleichsperioden bezüglich der Dampfer blieb es nur gegen 1869 um 19 Fahrzeuge zurück.

Das Gesamtresultat des hiesigen Seeschiffverkehrs sowohl unter österreichisch-ungarischer als unter fremder Flagge stellt sich für die 3 letztabgelaufenen Jahre vergleichsweise wie folgt:

1872 . . .	1059	Schiffe	287.763	Tonnen
1871 . . .	1033	"	286.719	"
1870 . . .	956	"	264.155	"

Es zeigt sich also für 1872 eine Steigerung um 26 Sch. und 1044 T. gegen 1871, dann um 103 Sch. und 23.608 T. gegen 1870, wodurch der Ausfall von 17 Schiffen der österreichisch-ungarischen Flagge gedeckt erscheint.

Der Verkehr der Dampfer sowohl unter nationaler als auch unter russischer Flagge auf der Linie Odessa-Galatz lässt sich alljährlich auf 75—80 Fahrten veranschlagen. Im vorigen Jahre machten die Seepropeller der I. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft 25 und die russischen 11 Fahrten gegen 40 und resp. 32 Touren in 1871; es stellt sich somit gegen das Vorjahr für beide Flaggen zusammen der bedeutende Ausfall von 36 Fahrten heraus, welcher durch die vorerwähnten Quarantänemassregeln in Sulina hervorgerufen wurde, in Folge deren die russischen Dampfer durch mehrere Monate ihre Fahrten gänzlich unterliessen.

Ohne diesen Zwischenfall wäre das Resultat des letztjährigen Schiffsverkehrs wohl noch befriedigender gewesen und hätte durch den Zuwachs an Dampfern voraussichtlich selbst das die höchste Ziffer aufweisende Jahr 1869 übertroffen.

Die Schiffahrtsbewegung war zu Anfang der Saison lebhaft, indem eine nicht geringe Anzahl Segelschiffe im Hafen anlangten, welche auch gleich Rückfracht erhielten.

In der ersten Hälfte April gestaltete sich dieselbe jedoch etwas schwächer, weil der grösste Theil der ankernenden Fahrzeuge in Folge schwächerer auswärtiger Nachfrage und damit zusammenhängender beschränkter Ladungen unthätig verblieb.

Gegen Ende des genannten Monats steigerte sich wieder der Verkehr aus Anlass des zunehmenden Begehrs nach Waare und der von ungarischen Speculanten gemachten, sehr bedeutenden Getreidebestellungen für Ungarn, wo die Ueberschwemmung die Saaten verwüstet hatte.

Er verblieb regsam in den Monaten Mai und Juni; der im April meist auf die adriatischen Häfen beschränkte Verkehr dehnte sich mehr auf englische Häfen und Marseille aus; ausser der starken Zahl von Segelschiffen waren 49 englische Dampfer angekommen, welche meist Ladung nach England nahmen.

Infolge der sich günstig gestaltenden Ernte-Ergebnisse im Auslande und der sehr starken Getreide-Ausfuhr aus Amerika nach den westeuropäischen Häfen wurden im Juli wenige Schiffe nach diesem Hafen gechartert und war auch die Frequenz von englischen Dampfern schwächer, am schwächsten aber im August, in welchem Monate nur 11 englische Dampfer und 51 Segelschiffe eintrafen. Der Grund hievon lag in den hohen Preisen hier und im Innern von Romänien, und in der Flaubeit auf den englischen Kornmärkten, wodurch das Exportgeschäft stockte.

Diese Stockung behob sich theilweise im September, da bessere Nachrichten aus London einlangten und die Preise von Weizen (Ghirka) stiegen. Diese Besserung erhielt sich auch im October und November, indem die Nachfrage aus England nach Ghirka, welcher den Hauptexportartikel bildete, andauerte. Der Verkehr blieb regsam bis zum Schiffahrtsschlusse.

Die vorstehende Uebersicht der Schiffsankünfte unter fremder Flagge zeigt, dass unter den Fahrzeugen von grösserer Tragfähigkeit die englischen Dampfer das stärkste Contingent zum Verkehre lieferten und eine anerkannt lebhaft Thätigkeit entwickelten, während von den Segelschiffen nur wenige sich daran beteiligten.

Die Zahl der letzteren beläuft sich auf 26 und diejenige der Dampfer auf 187, es ist demnach im Vergleich zum Vorjahre bei den Segelschiffen ein Ausfall von 42, bei den Dampfern aber eine Zunahme von 23 Fahrzeugen eingetreten.

Schon das Jahr 1871 zeigte gegen die nächstfrühere Periode eine bedeutende Abnahme von Segelschiffen grösserer Tragfähigkeit, und in 1872 war die Anzahl derselben noch geringer, wie aus nachstehender Darstellung ersichtlich wird:

Flagge	1870	1871	1872
Englische	111	68	26
Italienische	39	33	31
Norwegische	22	7	3
Französische	13	4	2
Belgische	1	.	.
Mecklenburgische	1	.	.
Schwedische	1	.	.
Deutsche	9	8	5

Die russische und romanische Flagge erhielten sich auf gleichem Stande.

Es erhellt sonach aus obiger Vergleichung, dass der Besuch grösserer Segelschiffe in diesem Hafen von Jahr zu Jahr im Verhältnisse zu dem sich steigernden Verkehre der Dampfer abnimmt.

Unter den Segelschiffen von geringerer Tragfähigkeit nehmen die griechischen und türkischen den Vorrang ein. Es kamen nämlich hier an:

	1872	1871	1870
Griechische Segelschiffe	335	330	203
Türkische „	293	220	173

Die griechischen Schiffe erhielten sich in 1872 gegen das Vorjahr auf gleicher Höhe, aber die türkischen übertrafen dasselbe um 73 Fahrzeuge.

Durch die griechischen Schiffe erhält dieser Platz grosse Quantitäten Colonialwaaren, Südrüchte, Kalk, Bausteine, und mittels der türkischen Schiffe Fettwaaren, verschiedene Rohprodukte und Holz, während beim Auslaufe die Ersteren grossentheils mit Getreide für Constantinopel, Griechenland, Malta, adriatische Häfen und selbst Marseille beladen werden, die türkischen aber meist sehr bedeutende Mengen Bauholz von hier nach Constantinopel und theilweise auch donaufwärts exportiren.

Die Nachfrage nach diesen Schiffen ist fortwährend stark, weil eine Befrachtung derselben nach den genannten Häfen wegen der billigen Fracht convenirt.

Die russischen Dampfer, welche bisher einen namhaften Antheil an der diesseitigen Schiffsbewegung nahmen, und jedesmal in einer Anzahl von einigen 30 hier erschienen, hatten in 1872 einen kaum erwähnenswerthen Verkehr aufzuweisen.

Eine besondere Thätigkeit entwickelte die Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft mit ihren Eil- und Personendampfern im Personenverkehre und mit ihren Waarendampfern und zahlreichen Schleppschiffen im Waarentransporte. Ihre Fahrzeuge bringen grosse Mengen der mannigfaltigsten Industrie-Erzeugnisse aus der österreichisch-ungarischen Monarchie hieher.

Galatz ist der Hauptimporthafen Romaniens für diese Artikel, und dem Verkehre darin verdankt dieser Platz seinen Aufschwung. Von hier aus beziehen die Geschäftsleute im Innern der Moldau und in Bessarabien ihren Bedarf. Dieser Hafenplatz ist auch das Depôt für die nach Odessa und andern Plätzen Südrusslands, sowie auch nach Constantinopel abgehenden bedeutenden Sendungen von Transitwaaren.

Die während des ganzen Monats December anhaltende milde Witterung ermöglichte es den Personendampfern bis Schluss des Jahres 1872 ihre Fahrten von Turn-Severin nach Galatz fortzusetzen; desgleichen versah der Dampfer „Austria“ den Localdienst zwischen hier und Ibraila ununterbrochen fort.

Die Dampfer des österreichisch-ungarischen Lloyd, welche den Verkehr zwischen Constantinopel und Galatz besorgen, entwickelten ebenfalls eine anerkennenswerthe Thätigkeit, hatten auf ihren wochentlichen Fahrten jedesmal volle Ladung in der Bergfahrt für Galatz und Ibraila und führten nebst anderen beträchtlichen Waarenmengen auch bedeutende Quantitäten Cerealien und Mehl, welche sie in beiden Häfen abwechselnd einnahmen, nach Constantinopel aus, wo dieselben auf andere Dampfer behufs Weiterbeförderung an ihre Bestimmung übergeladen wurden.

Die mit dem österreichisch-ungarischen Lloyd concurrirende französische Dampfschiffahrts-Gesellschaft der Messageries Nationales verkehrte auf der Linie Galatz-Constantinopel mit 2 Dampfern, welche 30 Fahrten machten. Dieselben haben eine geringere Tragfähigkeit als die Lloyd dampfer und sind mehr auf den Personenverkehr angewiesen. Ihr Importgeschäft ist von mässigem Belange, der Export schwächer.

Im Laufe des vorigen Jahr ist auch eine türkische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in's Leben getreten, deren beide Dampfer „Abdul Adzis“ und „Mekmet Akif“ die Localfahrten zwischen Widdin und Tultscha via Ibraila und Galatz auf dem türkischen Ufer versehen. Obwohl deren Preise von hier bis Widdin, u. zw.: I. Platz 210, II. Platz 145, III. Platz 70 türkische Piaster, etwas niedriger sind, als jene der Lloyd dampfer, so ist die Concnrenz doch nicht von gewichtigem Einflusse, da unsere das rechte Stromufer befahrenden Donaudampfer wegen der grösseren Eleganz, Reinlichkeit und besseren Führung vorgezogen werden.

Zumeist Türken und Bulgaren der niederen Classe und Landleute, zu deren Comfort im türkischen Genre die Dampfer eingerichtet sind, benützen dieselben, während die bessere Classe auf dem Wiener Donaudampfer fährt.

Ausser den österreichisch-ungarischen und fremden Segelschiffen und Dampfern verkehrten auch Remorqueure mit Schleppschiffen und die Flussbarken von Privatpersonen und Privatgesellschaften zwischen dem hiesigen Hafen und den Echellen der oberen Donau, von wo sie Getreide hieher importirten, dann zwischen Galatz und Sulina, wohin sie Cerealien transportirten, welche dort auf Segelschiffe von grösserer Tragfähigkeit übergeladen wurden, endlich auch auf dem Pruthflusse, um die in den oberen Pruthgegenden für diesen Platz gekauften Körnerfrüchte hieher zu schaffen. Der Schleppdienst auf dem Pruth war lebhaft.

Die Schiffsfrachten haben im Laufe des Jahr, je nach dem Verhältnisse der vorhandenen Waaren zu den verfügbaren Verkehrsmitteln, bedeutende Schwankungen erlitten und sich für die Dampfer englischer Flagge, welche der Hauptfactor für den Getreide-Export sind, am günstigsten gestaltet.

Die Minimal- und Maximalsätze der Frachten sind aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

	Niedrigster Stand	Höchster Stand
Segelschiffe nach:		
England	5 s.	9 s.
Marseille	3 Francs	4 1/4 Francs
Triest	25 kr.	42 kr.
Dampfer nach:		
England	5 s. 6 d.	9 s.
Marseille	4 s. 3 d.	7 s. 6 d.
Triest	4 s. 10 d.	6 s. 9 d.

Der Gesamtwert der nater österreichisch-ungarischer Flagge importirten Güter beziffert sich mit 19,822.581 fl., darunter Waaren für 14,723.624 fl. und Baargeldsendungen im Betrage von 5,098.957 fl.

Die Segelschiffe brachten 5208 Tonnen Steinkohlen, 299 Kisten Wermuth, 2640 Tonnen Kalk, 495 T. Bausteine, 20.000 Stück Ziegeln, 350 T. gesalzene Fische, Oliven und Sardellen, 1080 Colli verschiedene Waaren, Alles zusammen für 276.122 fl.

Der Waarenimport der Lloydampfer hatte einen Werth von 3,149.817 fl. und umfasste: 1032 Kisten Zucker, 1210 Fass Oel, 794 Fass Oliven, 4709 Limonen und Pomeranzen, 8279 Ballen Leder, 220 Colli Lederwaaren, 5565 Colli Südfrüchte, 7764 Colli getrocknete Früchte, 817 Ballen Felle, 1365 Fass gesalzene Fische, 6050 T. Roheisen, 663 Kisten Seife, 1756 Kisten Wein und Liqueur, 210 Fass Gas, 17 Sacke Mehl, 300 Fass Caviar, 1760 Colli und 1750 Kisten Kerzen, 120 Fass Kastanien, 150 Stück Farbholz, 119 Colli Spiritus, 100 Fass gesalzene Sardellen, 1869 Ballen Tabak, 200 Colli Meerschwämme, 395 Colli Gemüse, 350 Colli Haselnüsse, 250 Grabsteine, 402 Säcke Rosinen, 129 Colli Käse, 1801 Ballen Baumwolle, 923 Ballen Baumwollwaaren, 5062 Colli Manufacturen, 1777 Colli verschiedene Waaren. Ausserdem hatten diese Dampfer beim Einlaufe 834 Passagiere und Geldgrupps pr. 955.772 fl. an Bord.

Mittels der Donaudampfschiffe wurden aus den oberen Stationen der Donau, aus Ismail und Tultscha, dann aus Odessa Waaren im Gesamtgewichte von 191.041 Zolletr. und im Werthe von 11,297.685 fl., ferner 4,143.185 fl. an Baargeldsendungen in Galatz eingeführt.

Unter den ersteren befanden sich: Baumwollwaaren, Manufacturen, Möbel, Eisen-, Glas- und Porzellanwaaren, Zucker, Kurzwaaren, Lederwaaren, Kleider, Seidenwaaren, Stearinkerzen, Seife, Liqueur, Spiritus, Bier, Wein, Farbwaaren, Felle und Häute, Fettwaaren, Leinenwaaren, Maschinen, Specereien, Mehlwaaren, Mineralwässer, Papier, Caviar, Wagen, Pianos, Talg, diverse Colonialwaaren, Steinarbeiten, Parfümerien.

Der Import unter fremden Flaggen, dessen Werth sich nicht feststellen liess, betrug folgende Mengen in Tonnen: 68.995 Steinkohlen, 13.262 Holzkohlen, 16.339 Colonialwaaren, 21.151 Eisen, 7150 Ackerbaumaschinen, 2444 Limonen und Pomeranzen, 6506 Reis, 3125 Rum und Liqueur, 1450 Olivenöl, 325 Oliven, 13.600 ordinäre Eisenwaaren, 210 Caviar, 11.250 gesalzene Fische, 865 Rosinen, 731 Johannisbrod, 1320 Südfrüchte, 625 getrocknete Früchte, 630 Glas, 975 Spiritus, 1220 Felle, 82 Schiffstheer, 197 Petroleum, 3800 Cement, 8105 Kalk, 255 Harz, 625 Haselnüsse, 9382 Bausteine, 10.713 Ziegeln, 1510 verarbeitetes Leder, 210 Holzmöbel, 219 Grabsteine, 254 Meersalz, 10.860 Brennholz, 1370 Manufacturen, 4545 Baumwollwaaren, 20.673 diverse Waaren.

Der Import unter nationaler Flagge, vertheilt auf die einzelnen Gattungen Fahrzeuge, welche denselben vermittelt haben, gestaltete sich in den 3 letzterverflossenen Jahren also:

	1870 fl.	1871 fl.	1872 fl.
Segelschiffe	172.900	326.732	276.122
Lloydampfer	9,144.577	7,141.023	4,105.589
Donaudampfer	9,044.383	14,794.329	15,440.870
Im Ganzen	<u>18,361.860</u>	<u>22,262.084</u>	<u>19,822.581</u>

Vergleicht man obige Summen, so ergibt sich für 1872 ein Mehrertragniss von 1½ Mill. Gulden gegen 1870, jedoch ein Minderergebniss von ca. 3 Mill. Gulden gegen 1871.

Dieser Anfall ist aus dem geringeren Betrage der Baargeldsendungen hervorgegangen, und nicht aus einer schwächeren Zufuhr von Waaren, indem gegen 1871 die Menge dieser letzteren um 60.639 Centner und deren Werth um 4,314.975 fl. grösser war.

Aus der nachstehenden Uebersicht erhellt, dass das Jahr 1872 hinsichtlich des Waarenwerthes die beiden Vorjahre beuweitern übersteigt und nur mit Rücksicht auf die Geldgrupps gegen 1871 zurückgeblieben ist:

		Waarenwerth fl.	Geldgrupps fl.
1870	{ Donaudampfer	4,875.660	4,168.723
	{ Lloydampfer	3,955.020	5,189.557
1871	{ Donaudampfer	6,976.710	7,817.619
	{ Lloydampfer	3,039.234	4,111.793
1872	{ Donaudampfer	11,297.685	4,143.185
	{ Lloydampfer	3,149.817	955.772

Das Ergebniss der Segelschiffe hielt sich gegenüber dem Vorjahre ziemlich gleich, übertraf aber jenes von 1870. Von dem Waarenverkehre des Lloyd lässt sich dasselbe feststellen.

Das Importgeschäft unter österreichisch-ungarischer Flagge war im Jahre 1872 sehr lebhaft, und besonders der Handel mit Wien sehr erfreulich. Die durch die Donaudampfschiffe eingeführte Waarenmenge erreichte eine Höhe von 191.041 Zolletr. und übertrifft das Vorjahr mit 130.402 Centnern um 60.639 Centner. Unter diesen Waaren treten Möbel, Eisenwaaren, Zucker, Manufacturen, Kurzwaaren, Lederwaaren, Kleider, Papier und Talgwaaren in den Vordergrund.

Oesterreich-Ungarn ist auch gegenwärtig die Hauptbezugsquelle für Möbeln, wovon eine sehr grosse Menge sowohl für diesen Platz als auch für das Innere der Moldau und Bessarabiens bezogen wird. Die Stühle und Canapés aus gebogenem Holze finden grossen Anhang.

In Möbeln ganz feiner Sorte concurrirt auch Berlin, der Absatz ist jedoch gering, da die Waare in Folge der hohen Eisenbahntarife sich zu theuer herausstellt und ausser einigen Grossbojaren fast keine andern Käufer sich finden. Der Absatz ist grösser nach Odessa für die vielen russischen Grundbesitzer und reicheren Geschäftshäuser.

Eisen- und Lederwaaren kommen grösstentheils aus Oesterreich, theilweise auch aus Deutschland; Papier aus Wien und Fiume; Cigarrenpapier meist aus der Fabrik von W. Knepper in Wien, etwas auch aus Paris. Stärke aus Wien und Pest findet guten Absatz und concurrirt stark mit dem englischen Fabrikate.

Der Bezug von Apollokerzen war im vorigen Jahre geringer als in 1871, da aus Bayern eine Menge Kerzen mit gleicher Etiquette hieher kamen, welche besonders von der mittleren und der Bauernklasse stark gekauft wurden, weil der Preis für 1 englisches Pfund um 8 kr. niedriger ist.

Diese Imitationswaare hat auch bei den hier ausässigen Kaufleuten aus Kronstadt, den sog. Braschovanern, welche durch lange Jahre die grössten Verschleisser von echten Apollokerzen waren, Eingang gefunden.

Lederartikel, besonders Schuhwaaren von Pollak in Wien, sind sehr gesucht; übrigens werden derlei Gegenstände auch aus Mainz bezogen. Drechslerwaaren, Meerschaauspitzen, Seidenwaaren werden mit Vorliebe aus Oesterreich importirt. Seife und Glycerin von Sarg in Wien hat Anwerth und concurrirt mit den Savonieren aus Frankreich, womit die Fabrik Gellé freres den Platz überschwemmt.

Wein aus Presburg und Pest, Champagner aus Graz und Pest, Liqueur aus Zara und Graz, Bier aus Klein-Schwechat finden guten Absatz. Die Fabriken aus Wien, Pest und Brünn behaupten mit Tuch und confectionirten Tuchwaaren, Kleidern u. dgl., ebenso die Wiener Wagen noch immer den hiesigen Markt.

Im vorigen Jahre war die Nachfrage nach österreichischem Zucker eine gestiegerte; die Waare fand guten Preis, $5\frac{1}{2}$ — $5\frac{3}{4}$ Piaster pr. Oka. Gleich günstig gestaltete sich der Umsatz von Zündhölzchen, worin die Wiener Fabriken den Bedarf des Landes versorgten. Mineralwässer kommen meist aus Oesterreich-Ungarn.

Die Wiener Oefen (amerikanisches System Dobb) sind sehr gesucht und werden der Ersparung halber in den meisten Familienwohnungen, in allen Amtlocalitäten und Handelscomptoirs verwendet. Der Bedarf an Brennholz, das noch immer den hohen Preis von 7—8 Ducaten pr. Stingine behauptet, hat sich daher vermindert, dagegen ist der Consum von Steinkohlen, welche zu 70—75 Francs pr. Tonne verkauft wurden, ein grösserer gewesen.

Deutsche und französische Fabriken haben sich mit ihren mannigfachen Artikeln ebenfalls bedeutend an der Einfuhr für diesen Platz betheiligt. Dieselben sendeten mittelst der Donaudampfer zumeist Kurzwaaren, Seiden-, Leinen-, Farbwaaren, Drogen (Stuttgart), Pianos, Talgwaaren, Parfumerien, diverse Manufacte und Baumwollwaaren. Von letzteren kam auch ein Theil aus der Schweiz; dieselben werden seit einigen Jahren mehr durch Lloydampfer wegen der Frachtbilligkeit und Zeitersparnis an dem Seewege über Venedig und Triest hierher importirt.

Glasscheiben waren meistens belgischer Provenienz, zum Preise von 75—85 Patr. pr. Kiste, Spiegel und andere Glaswaaren deutsches und österr.-ungar. Fabrikat.

Die mit den Lloydampfern importirten Quantitäten Käse wurden aus der Schweiz, Sohlleder aus Syra und Seio importirt. Der Preis des Leders ist 14—15 Galatzer Piaster pr. Oka; es wird davon Einiges auch nach Czernowitz von hieraus exportirt. Oberleder kommt mehr aus Frankreich und Galizien.

Der Import unter fremder Flagge, welcher in 1871 ein Gesamtgewicht von 103.194 Tonnen erreichte und als mittelmässig bezeichnet wurde, bezifferte sich im letztverflossenen Jahre auf 245.347 T., hat also das Vorjahr um mehr als das Doppelte übertroffen.

Die Einfuhr von Steinkohlen war aussergewöhnlich stark, indem ein grosser Theil davon für den Bedarf der Eisenbahnverwaltung bezogen wurde. Die gesuchteste Gattung ist jene aus Cardiff; beträchtliche Partien treffen auch aus New-Castle ein.

Eisen, meist aus England importirt, verkaufte sich leicht; das Hauptgeschäft in diesem Artikel ist auf hiesigem Platze in den Händen des schweizerischen Handlungshauses Jacques Brunner.

Nach Ackerbaumaschinen englischer Erzeugung steigert sich alljährlich die Nachfrage; die beliebtesten Gattungen sind die aus den Fabriken Clayton & Shuttleworth und Ramson Sims & Co. Durch den Gebrauch solcher Maschinen hat der primitive Zustand des Ackerbaues eine Aenderung erfahren, nur der Bauer bleibt bei Bearbeitung seines Grundstückes der uralten Gewohnheit treu.

Andererseits ist für die Gutspächter der Bezug von Maschinen eine nicht zu umgehende Nothwendigkeit geworden, denn die Zahl der rüstigen Arbeiter hat sich dadurch, dass die jungen Männer zur Cordonstruppe und in das stehende Heer genommen werden, empfindlich verringert und sind dem Feldbau die besten Kräfte entzogen.

Manche kleine Dörfer sind von jungen Leuten fast entblösst, und man sieht dort nur alte Männer und Frauen arbeiten, welche kaum ihr eigenes Stück Feld besorgen, geschweige denn beim Grundherrn Arbeit leisten können, um sich dadurch einigen Verdienst zu schaffen. Besonders zur Schnitt- und Brachzeit fühlen die Gutspächter den Abgang von Arbeitskräften; sie helfen sich da mit ihren Maschinen aus und requiriren zu guten Löhnen Arbeiter aus dem benachbarten Siebenbürgen und der Bukowina, theilweise auch aus Bulgarien.

In Colonialwaaren war das vorjährige Geschäft ein regelmässiges. Zucker fiel im Preise, da nebst beträchtlichen Partien, welche mittels der Lloydampfer ankamen, auch aus Frankreich, entgegen der früher infolge des Kriegs eingetretenen Stockung,

grosse Quantitäten auf dem Marke eintrafen. Die Oka wurde durchgehends mit $5\frac{1}{2}$ bis $5\frac{3}{4}$ Piaster bezahlt, während man im Jahre 1871 6— $6\frac{1}{2}$ Piaster erzielt hatte. Kaffee, namentlich Rio, blieb gegen die Vorjahre immer theurer, und zwar: erste Qualität $10\frac{1}{2}$ —11, Ceylon $11\frac{1}{4}$ — $11\frac{1}{3}$, gerollter $12\frac{3}{4}$ —13 Piaster pr. Oka.

Der nicht geringe Import von Kalk (8105 Tonnen) stammte zumeist aus Dalmatien; der Bedarf war wegen der Herstellung von Eisenbahngebäuden und der vielen städtischen Bauten gross. Hiczu wurden auch die eingeführten Bausteine und Ziegeln, meistens italienischer Provenienz, verwendet.

Die Einfuhr von Reis war bedeutend, nämlich 6506 Tonnen. Geneser galt pr. 10 Oka 20—22 Piaster, indischer $19\frac{1}{2}$ — $19\frac{3}{4}$ Piaster.

Von Colonialwaaren wurde eine namhafte Menge mit den Donaudampfern nach Stationen der untern Donau von hier ausgeführt.

Brennholz wurde aus den gegenüberliegenden Balkangebirgen nach Galatz importirt und fand guten Absatz, da es viel billiger zu stehen kömmt, als das in den hiesigen Wäldern gefällte. 250 Oka wurden mit 19—20 Piaster gekauft, um die Hälfte wohlfeiler als das letztere.

Von Drahtstiften aus Belgien wurde nicht wenig importirt und fand sich ein starker Vorrath mit Ende des Jahrs am Platze vor.

Das Manufacturwaarengeschäft hat sich wohl gegen 1871 etwas gehoben, blieb dagegen im Vergleich zu früheren Jahren zurück, da bei andauerndem Geldmangel die Importeure die grösste Vorsicht und Einschränkung der Credite an die am Platze befindlichen und aus dem Innern des Landes eintreffenden Käufer gebrauchten, von denen mehrere ihren Verpflichtungen nicht rechtzeitig nachkommen konnten. Infolge der Geldkrisis wären die nöthigen Mittel in den meisten Fällen nur gegen hohe Zinsen aufzubringen gewesen, und dies hielt von der Abmachung grösserer Geschäfte ab.

Die Zufuhren waren mässig, der Markt zwar gut assortirt, aber nicht überladen und jedenfalls mit hinreichenden Vorräthen versehen, um dem Begehre vollkommen genügen zu können. Vieles wurde auch für Moldauisch-Bessarabien von russischen Handelsleuten gekauft, welche in ihren Zahlungen mehr Pünktlichkeit zeigten.

In dem en gros-Geschäfte mit Manufacturen arbeiten auf dem hiesigen Platze am thätigsten die griechischen Häuser Theologo & Co., P. Climi, Vacas, die Schweizer Firmen J. Brunner und E. Schaefer & Co., ferner Budzini & Co. und mehrere armenische Kaufleute, unter welchen Altin Aggemoglu und die österreichische Firma Jacob Nedey zu nennen sind.

Erwähnenswerth ist noch der Absatz von Portland-Cement, wovon im Jahre 1872 eine beträchtliche Quantität aus England eingeführt wurde. Die Waare hatte guten Preis, 75—80 Piaster pr. Fass, und die Nachfrage Seitens der Eisenbahn und hiesiger Grundeigentümer, welche zu ihren vielen Bauten Cement verwenden, war bedeutend.

Die im vorigen Jahre hier eingelaufenen 24 österreichisch-ungarischen Segelschiffe mit 5949 Tonnen, davon 18 mit 3603 T. beladen, sowie sämtliche Lloyd- und Donaudampfer, diese alle beladen, endlich die bei den Ankünften verzeichneten 414 Flusssdampfer und 306 Schlepsschiffe der I. k. k. priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft haben den hiesigen Hafen auch wieder verlassen.

Von den 18 beladenen Segelschiffen nahmen 10 mit Getreide und 1 mit Bauholz ihre Richtung nach Constantinopel, England, Bremerhaven und den adriatischen Häfen, die übrigen 7 gingen mit dem Reste der hier nicht gelöschten Ladung nach Ibraila und Giurgevo.

Unter fremden Flaggen sind 977 Schiffe von 249.831 Ton., darunter 237 Dampfer von 120.605 T., von hier abgegangen. Dieselben vertheilen sich also:

Flagge	Beladene Segelschiffe		Beladene Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Griechische	253	46.893	.	.
Türkische	253	39.578	.	.
Italienische	26	6.832	.	.
Englische	21	5.299	155	79.419
Romanische	21	3.027	.	.
Russische	15	2.122	11	3.258
Deutsche	5	1.026	.	.
Norwegische	3	645	.	.
Französische	1	201	30	16.842
Holländische . . . . .	.	.	2	1.232
Samiotische	1	53	.	.
Zusammen	599	105.676	198	100.751
Schiffe in Ballast	141	23.550	39	19.854
Im Ganzen	740	129.226	237	120.605

Im Vergleich zu den Ankünften unter fremder Flagge stellt sich die Anzahl der betreffenden Abgänge um 6 grösser heraus, was daher rührt, dass 6 englische Dampfer, die zu Ende des Jahrs 1871 im Hafen verblieben waren, erst bei Beginn der vorjährigen Schifffahrt mit Ladung von hier abgingen.

Mit Schluss des Jahrs 1872 verblieb kein Schiff im Hafen, indem die Donau eisfrei war. Die Seeschifffahrt schloss am 20. December, da keine Exportgeschäfte mehr gemacht wurden.

Der Export der österreichisch-ungarischen Segelschiffe hatte einen Werth von 280.715 fl. und umfasste: 6702 Kilo Weizen, 1540 Kilo Mais, 1450 Kilo Roggen, 154 Tonnen Bauholz, 270 T. Kalk, 40 T. gesalzene Fische, 299 Kisten Wermuth, 180 T. Pflastersteine und Ziegeln, 200 T. Steinkohlen, 900 Colli diverse Waaren. Die von diesen Schiffen verfrachteten Getreidemengen vertheilen sich ihrer Bestimmung nach wie folgt:

	Weizen Kilo	Mais Kilo	Roggen Kilo
England	3164	.	.
Lussinpiccolo . . . . .	.	2700	.
Curzola	838	.	.
Bremerhaven . . . . .	.	.	1450
Zusammen	6702	1540	1450

Das Bauholz war nach Constantinopel, die übrigen Waaren als Rest der importirten Ladung nach Giurgevo und Ibraila bestimmt, wo auch die Rückfracht genommen wurde.

Die österreichisch-ungarischen Lloyd dampfer verschifften Waaren für 1,611.823 fl. und Geldgrupps im Gesamtbetrage von 665.549 fl. Unter den ersteren befanden sich: 260 Colli Manufacturwaaren, 48 Ballen verarbeitetes Leder, 168 Fass gesalzene Fische, 1200 Stück Roheisen, 10 Fass Kupfer, 91 Colli Käse, 10 Fass Butter, 250 Ballen Felle, 65 Ballen Sackleinwand, 53 Ballen ungewaschene Wolle, 92 Fass Wein, 29 leere Fässer, 20 Fass Caviar, 147 Schläuche Tscherswis, 45 Colli Seidencocons, 9 Pferde, 6 Wagen, 2920 Säcke Fisolten, 14.975 Säcke Weizenmehl, 36.492 Star Weizen, 47.227 Star Mais, 7250 Star Roggen, 618 Colli Grünzeug und 677 Colli diverse Waaren. Ausserdem sind mit diesen Schiffen 825 Passagiere abgegangen.

Die Donaudampfer exportirten 236.488 Zollcentner Waaren, davon 193.619 Centner stromaufwärts und 42.869 Centner stromabwärts nach Tultscha, Ismail, Sulina und Odessa. Diese Waaren sind:

	Stromaufwärts C e n t n e r	Stromabwärts
Abfälle	18	139
Baumwolle und Cotonerien	778	5
Baumwollwaaren	997	502
Bau- und Tischlerarbeiten	9.015	54
Bier	120	259
Branntwein und Spiritus	2.753	8.725
Chemische Producte	226	85
Colonialwaaren	31.170	5.859
Effecten und Möbel	1.641	791
Eisen und Eisenwaaren	23.953	2.598
Farben und Farbstoffe	186	44
Leere Fässer	306	63
Felle und Häute	2.697	219
Flachs, Hanf, Werg	41	3
Garn und Twiste	16.083	703
Gemüse	913	507
Glas und Glaswaaren	2.563	483
Harze	143	54
Hölzer	10.992	.
Brennholz	894	23
Kerzen und Seife	3.168	445
Krämereiwaaren	5	65
Kurzwaaren	511	749
Leder und Lederwaaren	4.872	791
Leinwand und Zwilch	1.687	205
Manufacturen	6.211	2.457
Marmor und Steinarbeiten	288	108
Maschinen	9.608	279
Materialwaaren	183	3
Mehl	247	1.240
Metalle	154	.
Mineralwässer	28	80
Oel	1.235	233
Petroleum	203	50
Papier	225	70
Porzellan	587	211
Reis	10.465	1.104
Säuren	17	12
Schafwolle	187	.
Soda	161	.
Steinkohlen	18	.
Tabak	1.235	1.666
Esswaaren, Butter, Schmalz	9.239	1.077
Wein	569	1.335
Zucker	10.432	2.105
Zwetschken	77	326

	Stromaufwärts	Stromabwärts
	Centner	
Diverse Waaren	6.720	272
Fische	850	22
Cement	3.243	186
Weizen	15.710	6.637
	Stück	
Borstenvieh	4	
Wagen		24

Ausser diesen Waaren, welche einen Werth von $3\frac{1}{2}$ Mill. repräsentiren, wurden 217.369 Centner Regie-Steinkohlen eingeladen und mit Schleppern weiter expedirt. Der Werth der mit den Donaudampfern abgesendeten Baargeldsendungen betrug stromaufwärts 617.969 fl., stromabwärts 84.902 fl., also im Ganzen 702.871 fl.

Der Gesamtwerth des durch die nationale Flagge vermittelten Exportes beziffert sich nach Obigem auf 6,810.958 fl., gegen 8,073.083 fl. im Vorjahre. Der darnach für 1872 sich ergebende Anfall von 1,262.125 fl. beruht abermals darauf, dass bei der Donaudampfschiffahrt in 1871 ein grösserer Betrag an Geldgrupps vorgekommen ist.

Die fremden Schiffe exportirten: 244.219 Kilo Weizen, 190.862 Kilo Mais, 36.793 Kilo Roggen, 16.209 Kilo Gerste, 4595 Kilo Rübsamen, 7662 Säcke und 31.565 Ctr. Weizenmehl, 388 Kilo und 3112 Säcke Fisoln, 629 Kilo Hirse, 1210 Tonnen Roheisen, 750 T. diverse Waaren, 1,557.554 Stück Bauholz, Alles zusammen im durchschnittlichen Betrage von 16,781.351 fl.

Die Ausfuhr aus Galatz während des Jahrs 1872 ergab im Ganzen einen Werth von 23,592.309 fl., wovon der Haupttheil den fremden Schiffen zufällt.

Das Exportgeschäft war in den ersten Monaten der Schifffahrtssaison in Folge geringer Nachfrage aus dem Auslande mittelmässig, da die dortigen niedrigen Preise die Ausfuhr der hiesigen Bodenproducte beschränkten.

Die gewaltige Vermehrung der Getreideproduction in Nordamerika und die Menge des von dort nach England kommenden Getreides waren die Ursache des Fallens der Preise und des schwächeren Geschäftsganges und wirkten nachtheilig auf den hiesigen Platz bis in den Monat Juni, in welchem das Geschäft wieder auflebte.

Im Juli und August noch mehr sich entwickelnd, bewahrte es bis November, mit wenigen Fluctuationen, einen befriedigenden Stand; im December jedoch war das Geschäft ganz schwach, indem die hiesigen Preise zu hoch standen und überdies wenige Verkäufer am Platze waren.

Die meiste Nachfrage herrschte nach Weizen (Ghirka), welcher dadurch unter allen Getreidegattungen den günstigsten Preis fand und überhaupt als der bedeutendste Gegenstand des hiesigen Exports gilt.

Die Ausfuhr von Weizen mittels fremder Schiffe betrug in 1871: 158.815 Galatzer Kilo, in 1872: 244.219 K., somit im letztgenannten Jahre um 85.404 K. mehr.

Trotz der fremden Gegenwirkungen und namentlich, wie schon bemerkt, trotz der enormen Concurrenz aus Amerika war der Export von Cerealien in 1872 grösser als im Vorjahre, zunächst in Folge der starken Nachfrage aus Ungarn, wo die Bodenproduction durch die Ueberschwemmung Schaden gelitten hatte und wohin grosse Partien mittels Segel- und Dampfschiffen ausgeführt wurden.

Der Getreide-Export durch die fremden Dampfer gestaltete sich in den 2 letztverflossenen Jahren wie folgt:

	1871	1872
Weizen, Galatzer Kilo	158.815	244.219
Mais " "	130.667	190.862
Roggen " "	35.976	36.793
Gerste " "	10.816	16.209
Zusammen Galatzer Kilo . . .	336.274	488.083

Das Jahr 1872 weiset somit eine allgemeine Zunahme von 151.809 Kilo und eine Steigerung selbst der einzelnen Cerealiegattungen gegen das Vorjahr an.

Die Dampfer des österreichisch-ungarischen Lloyd haben sich überdies auch an diesem Exporte theiligt und eine Gesamtmenge von 36.492 Star Weizen, 47.227 Star Mais und 7250 Star Roggen von hier ausgeführt, wovon der grösste Theil die Bestimmung nach den adriatischen Häfen hatte.

Der Hauptabnehmer für hiesigen Weizen und Mais ist England, welchem sich Frankreich zunächst anschliesst. Roggen nimmt meistens nach den Nordsee-Häfen und Holland seine Richtung, Gerste nach Marseille und Constantinopel. Von Weizen und Mais wurde, wie bisher, Vieles nach den Häfen des Adriatischen Meeres, nach Constantinopel und Griechenland ausgeführt.

Die reiche Getreideerde Californien's, deren Früchte massenhaft nach England kamen, hat die Zahl der hiesigen Exporteure vermindert, indem Mehrere bei ihren Expeditionen durch das unerwartete Sinken der Preise im Auslande empfindliche Verluste erlitten haben.

Es trat sogar in den Herbstmonaten der Fall ein, dass nur die Hauptexporteure, welche über grosse Geldmittel verfügen, Geschäfte führten. Diese sind die griechischen Häuser Ul. Negroponte, Vechiari Rodocanacchi & Comp., T. Iconomu aus Ibraila, die Oesterreicher L. Mendl & Co. und Periano für ein genuesisches Haus.

Die andern Firmen hielten sich zurtück, wobei auch die Geldkrise und der damals erfolgte beschränkte Credit mitwirkten. Selbst die obgenannten Häuser führten Operationen meist nur auf Order aus, da sie die Nachtheile ausgedehnter Speculation nen voraussahen.

Trotz dieser ungünstigen Lage kamen ausser dem Fallimente eines griechischen Hauses keine weiteren öffentlichen Zahlungseinstellungen vor, da jene, welche mindere Verluste erlitten hatten, im aussergerichtlichen Wege sich mit ihren Gläubigern verglichen.

Die hiesigen Exporteure haben sich, gleichwie im Vorjahre, auch diesmal zumest der Dampfer als Transportmittel für ihre Sendungen nach England und Marseille bedient, damit dieselben schneller am Ziele anlangen. In convenirenden Fällen kamen aber auch Segelschiffe von grösserer Tragfähigkeit und selbst griechische Schiffe nach den Häfen des Adriatischen Meeres in Verwendung.

Die Dampfer der Gesellschaft Morton & Co., mit einer Tragfähigkeit von 1000—1200 Registertons, wurden von den Exporteuren häufig requirirt; Beweis die eingetretene grosse Anzahl solcher Schiffe, welche von Jahr zu Jahr sich erhöht.

Die Gesellschaft hat somit die Constantinopel-Galatzer Linie gewonnen und mit ihrem Unternehmen einen grossen Erfolg erzielt.

Ausser dem Exportgeschäfte in Cerealien, dem Hauptproducte dieses Landes, ist auch der Handel, resp. der Transit mit den aus den Wäldern der Bukowina, Siebenbürgens und der Moldau hieber zum Export nach Constantinopel zugeführten immensen Quantitäten Bauholz zu erwähnen, welcher umso nähere Betrachtung verdient, als die Hauptmengen und die besten und gesuehtesten Hölzer Bodenerzeugniss der österreichisch-ungarischen Monarchie sind.

Die Ausfuhr von Banholz war in Folge der gesteigerten Nachfrage aus Constanti-nopol viel lebhafter als im Vorjahre und betrug 1,557.554 Stück, gegen 730.060 Stück in 1871, sonach mehr als das Doppelte.

Noch im Monate Mai machte sich eine Steigerung der Preise bemerkbar, welche sich auch die ganze Schifffahrtssaison hindurch mit sehr unbedeutenden Veränderungen auf dieser Höhe erhielten. Die Durchschnittspreise berechneten sich wie folgt:

Hauptmasten 4 Stück im Gestöhr 14—15 Klafter lang, 22 Zoll dick, 25—35 Ducaten; Besamasten 5 Stück im Gestöhr 13 Klafter lang, 19—20 Zoll dick, 26 Ducaten; Fockmasten 14 Stück im Gestöhr 12—13 Klafter lang, 15—16 Zoll dick, 32—40 Ducaten; grosse Segelstangen 26 Stück im Gestöhr 10—11 Klafter lang, 11—13 Zoll dick, 32—36 Ducaten; kleine Segelstangen 52 Stück im Gestöhr 7—8 Klafter lang, 9—10 Zoll dick, 15—20 Ducaten; Ghile (grosse Balken) 22 Stück im Gestöhr 8 Klafter lang, 7—8 Zoll dick, 12—14 Ducaten; 22 Stück im Gestöhr 9 Klafter lang, 8—9 Zoll dick, 20—22 Ducaten; 22 Stück im Gestöhr 10 Klafter lang, 9—10 Zoll dick, 24—28 Ducaten; Grinds (kleinere Balken) 32 Stück im Gestöhr 7 Klafter lang, 7 Zoll dick, 12 Ducaten; 32 Stück im Gestöhr 6 Klafter lang, 6 Zoll dick, 9—10 Ducaten; 72 Stück im Gestöhr 5—6 Klafter lang, 3—4 Zoll dick, 12—14 Ducaten; Dulaps (Pfosten) 21 Schuh lang ($3\frac{1}{2}$ Klafter), 3 Zoll dick, 12 Zoll breit, 40—45 Ducaten; 18 Schuh lang (3 Klafter), 3 Zoll dick, 12 Zoll breit, 32—35 Ducaten; 15 Schuh lang ($2\frac{1}{2}$ Klafter), $2\frac{1}{2}$ Zoll dick, 10—10 $\frac{1}{2}$ Zoll breit, 22—25 Ducaten pr. 100 Stück; Scindri (Dachbretter) 300 Stück auf den Floss, 10 Schuh lang, 11 Zoll breit, 7—8 Ducaten; kleinere Sorte, 9 Schuh lang, 11 Zoll breit, 3—4 Ducaten pr. 100 Stück.

Für Fockmasten und grosse Segelstangen wurde auch ein Preis von 42 Ducaten erzielt, besonders für die erstere Gattung, nach welcher eine grössere Nachfrage aus dem Grunde vorherrscht, weil das Holz beim Schneiden für Breter ansiebigiger ist, als die Masten mit ihrer geringern Anzahl, und von den Schneidefabriken sehr gesocht wird.

In Galatz besteht eine Holzfabrik, welche jährlich gegen 900 Floss rundes Holz schneidet und für verschiedenartige Bauten herrichtet. Dieselbe entwickelt bei den hier fortschreitenden Bauten von Jahr zu Jahr eine erhöhte Thätigkeit und hat beim Bau der Eisenbahnen auch das Material zu Holzbrücken auf verschiedenen Punkten des Serethflusses geliefert.

Die Gründer derselben, deutsche Staatsangehörige, welche mit wenigen Mitteln und theils mit fremdem Gelde das Werk in's Leben riefen, haben durch ihre Ausdauer und die Ausdehnung ihrer Arbeiten reichen Gewinn gefunden. Seit kurzem hat sich die Gesellschaft aufgelöst und ist die Fabrik in das alleinige Eigenthum des Mitgründers A. Prawatka übergegangen.

Das Bestehen dieser Fabrik bietet Galatz sehr erhebliche Vortheile, indem dieselbe die Arbeiten den Bestellungen entsprechend und in schnellerer Zeit liefert, während man früher von der Laune der hiesigen Tischler abhing, welche ihre Arbeiten sehr verzögerten, ja in manchen Fällen gar nicht ablieferten.

Das Holzgeschäft liegt meist in Händen griechischer und türkischer Kaufleute; nur ein einziges österreichisches Haus, die Firma Jakob Lázár & Co. aus Tölgyes in Siebenbürgen, theilt sich an diesem Betriebszweige, der so grossen Nutzen abwirft und von Jahr zu Jahr einen höheren Aufschwung nimmt.

Das Hauptemporium für diesen Platz ist die Bukowina, aus deren so angedehnten Waldungen allein das Rundholz bezogen wird. Der grösste Theil des Kantholzes und der Pfosten kömmt ebenfalls aus der Bukowina, nur ein geringer Theil von Balken und Pfosten der oberen Moldau, die Breter ausschliesslich aus Siebenbürgen, wo sie von den zahlreichen Wassergemühlen geschnitten werden.

Die Flösse kommen mit Ruthen zusammengefügt aus den Gebirgen in Piatra an, wo sie auf's Neue gebunden und auf dem mitten durch das Fürstenthum Moldau strömenden Serethflusse und von dessen Mündung aus auf der Donau bis nach Galatz als dem ersten Depôtplatze des überseeischen Holzhandels herabgeflosset werden.

Constantinopel ist der Hauptabnehmer des in so grosser Menge hier ankommenden Rund- und Kantholzes, sowie auch der Pfosten; ein geringer Theil der beiden letzteren Gattungen wird auch nach Bessarabien und den Ehellern der oberen Donau verkauft. Dachbreter werden hier für Bauten verwendet und theilweise auch nach andern Donau-Hafenplätzen expedirt.

Von rundem Holze langen alljährlich 3000 Floss und von Pfosten gegen 500.000 Stück an. Ersteres, in grosse Flösse (Sall) gebunden, wird bis Sulina und über See nach Constantinopel remorquirt, letztere aber mittels der griechischen und noch mehr mittels der türkischen Segelschiffe ihrer Bestimmung zugeführt. Dachbreter werden beiläufig 1 Mill. Stück hierher importirt.

Vor ungefähr 10 Jahren hatte ein englisches Haus, welches seinen grossen Cerealienbedarf aus den am oberen Pruth liegenden Ortschaften bezog, aus Galizien via Stefanestie bis Galatz selbst viel Holz bezogen, die Flösse als Transportmittel für das Getreide benützt und dieselben dann hier verkauft; das Geschäft währte aber nur ein Jahr und ging wieder ein.

Galizisches Holz ist seit der Zeit bis Sculeni gebracht und von dort weiter nach Russisch-Bessarabien verkauft worden.

Der Handel mit Holz und mit den mannigfaltigen Bodenproducten, an denen der östliche Theil Galizien's so reich ist, wird, sobald der Pruth bis Lipcaui oder bis Czernowitz regulirt ist, jenem der Bukowina eine bedeutende Concurrenz bieten; denn für die Schiffbarmachung des Sereth ist nicht die geringste Aussicht vorhanden, da die Regulirung seines unregelmässigen Bettes mit äusserst namhaften und uneinbringlichen Kosten verbunden wäre, und die Eisenbahn, welche viele dem rechten Ufer nahe liegende und sehr fruchtbare Gründe durchkreuzt, eine Concurrenz auf der Wasserstrasse gleich niederwerfen würde.

Der Export aus Galatz zu Land in's Innere der Moldau und nach Moldanisch-Bessarabien war im Laufe des vorigen Jahrs ziemlich lebhaft, da sich viele Käufer einfanden. Dies gilt besonders von Colonialwaaren, Hülsenfrüchten, Oel, gesalznen Fischen, Oliven, Rum, ordinärem Glas, Eisen, Talglichtern, Holzwaaren und fertigen Kleidungsstücken, wovon letztere die Kaufleute der kleineren Städte und die Kleinhändler in den Dörfern zum Consum der Bevölkerung von hier beziehen.

Der Transport der Waaren wird noch immer mittels Bauernwägen bewerkstelligt, welche, meist ohne Eisereife auf den Rädern, in primitivem schlechtem Zustande vorgefertigt, nach Abladung des zugeführten Getreides Waaren als Rückfracht erhalten. Die jüdischen Frachtwägen sind grösser und besser, mit guten Pferden bespannt und haben mehr Raum, werden daher auf weitere Strecken den ersteren vorgezogen.

Die bisher so oft gerügten Transportschwierigkeiten zu Land haben sich bisher noch nicht verändert; die Wege sind, mit Ausnahme einer von hier nach Tekutsch-Roman gebauten Chaussée, in den einzelnen Bezirken meist Feldwege.

Was den Stand der Strassen in der Stadt Galatz anbelangt, so muss anerkannt werden, dass im Laufe des Jahrs 1872 Vieles zur Verbesserung der Communication und auch zur Verschönerung der Stadt durch regelmässige Bauten geschehen ist. Selbst für die Fracht- und Getreidewägen, deren Sammelplatz einem Schlammees gleich, ist durch die Pflasterung der Strassen von der Barrière bis in das Hafenviertel, wo sich die meisten Magazine zur Aufspeicherung des Getreides befinden, vorgesorgt worden.

An dem Waarenexporte aus Galatz hat sich die Eisenbahn, welche seit vorigem Sommer im Betriebe steht und durch die Herstellung der Brücken über den Sereth keine Störung erleidet, sehr wenig betheilig, indem die Frachttarife noch immer zu

hoch sind, so dass die Commissionäre und die Käufer selbst den Transport zu Wagen vorziehen und auch auf dem Pruthflusse Waarenpartien für die demselben nahe liegenden Umgebenden, ja selbst bis Jaasy expediren.

Die Getreidepreise waren im letztverflossenen Jahre, je nach der Nachfrage und den Einwirkungen der Productionsverhältnisse in den auswärtigen Ländern, verschiedene Schwankungen unterworfen.

Im März fand wenig Nachfrage nach Cerealien statt und Weizen fiel um 10 Piaster pr. Galatzer Kilo. Diese Baisse erhielt sich bis Mitte März, wo infolge einer, wenngleich schwachen Besserung auf dem Londoner Markte eine Erhöhung der Preise sich bemerkbar machte. Man bezahlte pr. Kilo fltr: Ghirka 230 bis 250 Gal. Piaster, weichen Weizen 200—220 Gal. Piaster, Roggen 135—145 Gal. Piaster, neuen Mais 138—145 Gal. Piaster.

Im April war das Getreidegeschäft schwach, es kamen nur wenige Verkäufe vor, da die Preise im Auslande noch niedrig standen. In der Mitte dieses Monats erhöhten sich die Preise etwas, weil für Ungarn und die Häfen des Adriatischen Meeres viel gekauft wurde; mit den westeuropäischen Märkten war das Kaufgeschäft stiller.

Im Mai zogen die Preise wegen theilweise guter Nachrichten aus dem Auslande an und es galt: Ghirka 270 Piaster, weicher Weizen 240, Roggen 156, Mais 184 Pstr.

Im Juni blieben die Preise auf gleichem Stande, und es wurden da auch Geschäfte in Gerste, der Kilo zu 90—110 Piaster, gemacht.

Im Juli fiel Ghirka auf 235—260 Piaster, Mais auf 135—155 Pstr., Roggen je nach Qualität auf 140—125 Pstr.

Ghirka notirte im August und September um 5 Pstr. billiger als auf den englischen Märkten. In dieser Getreidegattung wurde während jener Zeit das Hauptgeschäft gemacht, indem die Preise sich günstiger gestaltet hatten. Weniger Verkäufe kamen in Roggen vor, in Mais war es aber still, da sich hievon nur ein sehr geringer Vorrath am Platze befand.

So blieb es bis gegen Ende der Schifffahrtssaison, indem ebenfalls nur Ghirka gekauft wurde, wofür sich die Nachfrage anhaltend lebhaft erhielt. Derselbe bedang zu dieser Zeit 265—304 und Roggen 155 Piaster.

Diese Notirungen blieben mit sehr geringen Schwankungen bis Mitte December unverändert, wo die Schifffahrt schloss und somit das Kauf- und Verkaufsgeschäft sein Ende nahm.

Aus nachstehender Uebersicht sind die niedrigsten und höchsten Getreidepreise zu entnehmen:

	Niedrigster Stand	Höchster Stand
Ghirka, Galatzer Piaster	230	304
Weicher Weizen, Galatzer Piaster	200	240
Mais " "	135	184
Roggen " "	125	156
Gerste " "	90	110

Für die Wechselcourse am hiesigen Platze sind die englischen und französischen Märkte, mit welchen die Hauptimportgeschäfte gemacht werden, massgebend; im vorigen Jahre waren aber auch die diesfälligen Transactionen mit Wien, infolge des nicht unbedeutenden Exportverkehrs mit Oesterreich-Ungarn, von Belang.

Die Wechselgeschäfte werden fast ausschliesslich durch den Londoner Markt effectuirt, weil derselbe der Hauptempfänger der hierländigen Producte ist.

Die höchsten und niedrigsten Course stellten sich folgendermassen:

	Minimum	Maximum
	Galatzer Piaster	
London, Pfund Sterling	97	98 ¹² / ₄₀
Marseille, Francs	3 ²² / ₄₀	3 ²¹ / ₄₀
Wien, Gulden	8 ¹⁶ / ₄₀	8 ²² / ₄₀

Das einzige namhafte Bankinstitut auf dem hiesigen Platze ist die Banque de Roumanie, welche hauptsächlich in Wechselgeschäften mit den verschiedenen europäischen Handelsplätzen operirt und Baarsendungen nach und aus dem Innern vermittelt. Dieselbe hat das Darlehensgeschäft, welches ihre Vorgängerin, die Ottoman-Bank, machte, seit ihrem mehrjährigen Bestehen eingestellt.

Mit London und Marseille werden die Wechseloperationen in Pfund Sterling und Napoleond'or, bei welchen die Fluctuationen unbedeutend sind, in auf 3 Monate ausgestellten Tratten ausgeführt, das meiste aber mit London. Bei Abschluss von diesfälligen Geschäften mit Wien wird im Hinblick auf die stetigen Variationen des Papiergeldes meistens Deckung verlangt.

Ausser dem genannten Institute befinden sich hier Privatbanken, von welchen die österreichischen Firmen M. Abramovitz, Isaac Löbel, Isaac O. Rottenberg, P. Procopiu, das russische Haus Evlogiu Georgief, in letzterer Zeit auch die deutsche Firma S. Schwab & Co., die ersten sind. Ansserdem gibt es hier auch mehrere Geldmäkler, welche sich mit Geldumwechslung und Vorschüssen zu hohen Percenten befassen, und zahlreiche das Wechselgeschäft vermittelnde Sensale.

Die gangbarsten Goldmünzen sind: Türkische Lira zu 89 Galatzer Piaster, Napoleond'or, 20-Francsstücke aus Belgien, Oesterreich-Ungarn, Italien zu 78 Piaster, Ducaten zu 46 Piaster, 10-Francsstücke zu 39 Piaster und 5-Francsstücke zu 19¹/₂ Piaster. Livres Sterling sieht man selten.

Silbermünzen: Koschar zu 17 Piaster 20 Para, Rubel zu 15 Piaster 20 Para, 5-Francsstücke zu 19 Piaster 20 Para, halbe und Viertelstücke der obigen türkischen und russischen Münzgattungen, Zwei- und Ein-Francstücke, österreichische Zwanziger alter Prägung zu 3 Piaster 8 Para, halbe zu 1 Piaster 24 Para, die neuen romanischen Zwei- und Ein-Leiststücke zu 2 und 1 Franc.

Kupfermünzen: Die romanischen 10- und 5-Banistücke zu 16 und 8 Para Galatzer Cours. Die türkischen und österreichischen Kupfermünzen, welche Jahre lang den Platz beherrschten, sind durch das romanische Kleingeld ausser Cours gesetzt und verdrängt worden.

Die Einführung der 10tägigen Quarantäne in Sulina gegen die Provenienzen aus den russischen Häfen des Schwarzen Meeres als Folge der im Juni vorgekommenen Cholerafälle, und die Aufrechthaltung der Contumaz bis zum Schlusse der Schifffahrt haben auf den sonst so regen Transitverkehr zwischen Galatz und Odessa sehr nachtheilig gewirkt. Der Donaudampfer „Metternich“ unternahm auch Fahrten zwischen Sulina und Odessa mit Uberschiffung am ersteren Orte.

Dagegen war der Transitverkehr via Galatz mit Constantinopel mittels der österreichisch-ungarischen Lloydampfer, und mit den beiden Donaustationen Tultscha und Ismail durch die Localampfer „Árpád“ und „Pest“ der I. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft lebhaft und lieferte dem Vorjahre gegenüber ein befriedigenderes Ergebnis.

Die Gesamtmenge der bei der Donaudampfschiffahrts-Agentie in Galatz vorgekommenen und auf den obigen Linien beförderten Durchzugsgüter betrug in 1871 149.044 Zollcentner, dagegen im letztverflossenen Jahre 209.640 Zollctr., somit um 60.596 Zollctr. mehr. Der Werth der Geldgruppe war im letzten Jahre 77.140 fl.

Die Localfahrten zwischen Galatz und Ibraïla werden durch den Dampfer „Austria“ der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft unterhalten, welcher täglich 2—3 Fahrten, in der Sommer- und Herbstzeit 4 Fahrten zwischen beiden Schwesterstädten macht und vornämlich den Personenverkehr vermittelt.

Dieser Dampfer hat im Laufe des vorigen Jahrs mehr Fahrten als in 1871 gemacht, was darin seinen Grund hat, dass kein Eis den Strom bedeckte und die Verbindung bis zum Schlusse des Jahrs unbehindert erhalten werden konnte.

Der Personenverkehr war folgender: von Galatz nach Ibraïla I. Platz 8229 Passagiere, II. Platz 50.901 Passagiere, zusammen 59.130 Passagiere, daher gegen das Vorjahr mit 55.556 Passagieren um 3574 mehr. An Waaren wurden von Galatz aus 19.582 Centner expedirt. Dieser Betrieb ist sehr regelmässig und rasch und geniesst gegen die Landreise mittels der Eisenbahn den Vorzug.

Der Verkehr der Eisenbahn auf den Linien Galatz-Roman und Galatz-Bukarest war zu Anfang des Jahrs mittelmässig, erlitt aber durch die im Frühjahr eingetretenen Hochwässer und die starke Beschädigung der Brücken über den Sereth eine bedeutende Störung und wurde endlich über Auftrag der Regierung für so lange eingestellt, bis die Bahn auf beiden Linien in einen vollständig fahrbaren und sicheren Stand gebracht sei.

Am 1. (13.) September wurden nun diese hergestellten Linien durch eine Commission wieder dem regelmässigen Betriebe übergeben, und der Verkehr blieb von da an ungestört. Man baute 4 starke eiserne Brücken und zwar: über den Serethfluss bei Maracesti; über den Trotus bei Adjut; über die Bistritza oberhalb Bacau, endlich über die Moldau vor Roman, alle auf der Linie Galatz-Roman; dann eine Brücke über den Sereth zwischen Barbos-Vadani auf der Linie Galatz-Ibraïla. Die äusserst günstige Witterung in den letzten 3 Monaten des vorigen Jahrs wurde von der Verwaltung benützt, die Arbeiten gingen vorwärts, die Einschnittseiten wurden gepflastert, grosse Dammstrecken faschirt und die Bekiesung der Dämme emsig fortgesetzt.

Vom obigen Eröffnungstage an sind täglich zwei Eil- und zwei Personenzüge nach Roman und Bukarest von hier abgegangen und trafen vice-versa ebensoviele Züge aus obigen beiden Stationen in Galatz ein. Der um 11 Uhr Nachts von hier abgehende Eilzug trifft am zweitnächsten Tage um 5 Uhr 20 Minuten Nachmittags, somit in 42²⁰/₆₀ Stunden in Wien ein.

Die hauptsächliche Einnahme wird bei dem Personenverkehr erzielt. Obwohl die Fahrpreise noch immer hoch gestellt sind, machen viele hiesige Geschäftsleute ihre Reise in's Ausland der Schnelligkeit wegen mittels der Eisenbahn.

Im Waarentransport hat die Eisenbahngesellschaft sehr wenige Geschäfte gemacht, weil der hohe Tarif, noch mehr aber der 7 $\frac{1}{2}$ procentige Zoll die hiesigen Handelsleute vom Bezuge ihrer Waaren aus dem Auslande auf diesem Wege abhält, und sie dieselben lieber pr. Dampfschiff kommen lassen, da hierbei nur ein Zoll von $\frac{1}{2}$ pCt. zu entrichten ist. Am Exporte von Cerealien aus dem Innern der Moldau nach Galatz hat sich die Eisenbahn ebenfalls schwach betheiliget, indem nur wenig Waare disponibel war und der Transport pr. Achse als der billigere vorgezogen wurde.

Volkswirtschaftliche Verhältnisse des Staates Virginia im Jahre 1872.

Richmond. Der Staat erholt sich langsam, und wenn auch der Ertrag der 1872er Ernte in einigen Districten nicht so günstig war, so sind doch die Hauptproducte im Ganzen besser ausgefallen, wie seit mehreren Jahren.

Land bleibt niedrig im Preise, aber trotzdem scheint sich keine namhafte Emigration nach diesem Staate ziehen zu wollen.

Das Eisenbahnnetz hat sich mehr oder weniger wesentlich vervollständigt.

Die in den letzten Jahren begonnenen Verbindungslinien mit dem Westen und Süden schreiten der Vollendung näher, und auf der Chesapeake- und Ohio-Bahn sollte in den ersten Monaten des laufenden Jahres der Betrieb beginnen.

Die Vollendung des James River- und Konawha Canals scheint die Aufmerksamkeit der Föderalregierung mehr in Anspruch zu nehmen, und die Zukunft wird lehren, ob diese die Mittel zur Fortführung des Werkes bewilligt, denn der Staat kann es nicht, da das Geld und der Credit fehlt.

Nimmt das Fabrikswesen im Staate und besonders in Richmond auch zu, so bleiben doch Weizen, Roggen und Tabak die Haupthilfsquellen.

Baumwolle wird seit 1866 im südlichen Theile hier und da cultivirt, mehr aber in Nordcarolina, und ein ziemliches Quantum davon findet den Weg nach dem benachbarten Petersburg zum Verkaufe oder zur Versendung nach dem Norden.

Die Weizenerte lieferte im Jahre 1872 einen grösseren Ertrag als erwartet wurde, Preise waren höher als im Vorjahre und der Landmann erzielte somit mehr. Man zahlte 1.65 bis 2.05 Dollar per Bushel, je nach der Qualität, die eine recht gute war.

Auf der Getreidebörse wurden 682.833 Bushel, gegen 674.414 Bushel in 1871, ausgeben, ausserdem aber ein nicht unbedeutendes Quantum von unseren Müllern unmittelbar empfangen.

Die directe Ausfuhr von Mehl in 42 Schiffen betrug 116.354 Fass im Werthe von 1,015.164 Doll., gegen 120.826 Fass in 1871; davon wurden 100.123 Fass nach Südamerika und 16.231 Fass nach England verladen.

Wie immer, gingen auch im vorigen Jahre nicht unbedeutende Quantitäten über nördliche Häfen nach Südamerika und Europa. Mehlpreise waren schwankend; superfine Waare bedang 7¼ bis 9 Doll.

Die Roggenernte war ergiebig, und es kamen 318.845 Bushel, gegen 231.052 Bushel in 1871, zum Verkaufe. Preis 65 bis 87 Cents. Von Hafer wurden 134.253 Bushel ausgeben.

Die Tabakernte fiel unerwartet gross aus, die Qualität war gemischt und der Marktwert des Productes im Laufe des Jahres steigend. Aeusserste Preise für ordinäre bis feine Verschiffungssorten waren 6½ bis 16¼, und 17 Cents. Während des Sommers vertheuerten sich namentlich ordinäre Tabake, die am Schlusse des Jahres auf 8½ bis 9 Cents standen.

Die Inspektionen des Jahres 1871/1872 betragen im Staate 52.794 Fass Tabak, gegen 55.567 F. in 1870/1871, und die Verschiffungen während derselben Periode, d. i. vom 1. October bis 30. September der betreffenden Jahre, was ein Inspectionsjahr bildet, waren 24.347 F. Tabak und 4750 F. Stengel, gegen 24.776 Fass Tabak und 5445 F. Stengel in 1870/1871. Der Vorrath am 1. October 1872 bestand aus 9667 F., gegen 8511 F. am 1. October 1871.

Von dem obigen Quantum wurden in 16 Schiffen 6336 F. Tabak und 217 F. Stengel zum Werthe von 1,184.556 Doll. direct nach Europa verladen, und zwar nach: Oesterreich-Ungarn 2214 F. Tabak, Frankreich 2033 F. Tabak, England 1352 F. Tabak, Italien 256 F. Tabak, Bremen 481 F. Tabak und 157 F. Stengel, Holland 60 F. Stengel. Der Rest von 18.011 F. Tabak und 4533 F. Stengel wurde über nördliche Häfen grösstentheils nach Europa verladen. Die Bremer und Hamburger Dampfer nahmen sehr viel.

Was die vorjährige Einfuhr von wichtigeren Artikeln betrifft, so wurden zunächst 61.001 Sack Salz im Werthe von 54.069 Doll. (gegen 48.468 Sack in 1871) in 17

Schiffen direct aus Liverpool bezogen. Der Preis für feines Salz fluctuirte zwischen $2\frac{1}{4}$ bis $2\frac{3}{4}$ Doll. pr. Sack.

30 Ladungen Eisen, bestehend in neuen Eisenbahnschienen, altem Eisen etc., im Ganzen 15.508 Tons zum Werthe von 730.000 Doll., kamen aus England. 2020 Sack Kaffee im Werthe von 44.030 Doll. wurden aus Rio zugeführt.

In der Mehrzahl der verschiedenen Werthpapiere fanden während des Jahres 1872 keine erheblichen Fluctuationen statt, und die Preise der Eisenbahn- und Stadtbonds, auf welche die halbjährigen Zinsen stets pünktlich bezahlt wurden, variirten sehr wenig. Der Werth der 6 pCt.-Eisenbahnbonds stand zwischen 76—83 pCt. und der 8 pCt. zwischen $87\frac{1}{2}$ —96 pCt. Natürlich haben manche Bonds, je nach der haftenden Schuld, den Geschäften, Verbindungen u. dgl., Vorzüge vor anderen, aber sehr viele der Eisenbahnbonds wurden von Capitalisten als sichere Anlagen betrachtet und gesucht.

Der Werth der Bonds der Städte Richmond, Petersburg und Lynchburg war bei regelmäßiger Bezahlung der verfallenen Zinsen 80, 74 und resp. 73 pCt. für 6 pCt.-Anleihen; dagegen galten jene der Stadt Norfolk wegen ausständiger Zinsenzahlung kaum 60 pCt.

Der Werth der 7 pCt. sog. consolidirten Virginia-Staatsbonds war ca. 54 pCt., jener der sog. Deferred War Westvirginia-Certificate für das Drittel der alten Schuld ca. $15\frac{1}{2}$ pCt.; denn ein mögliches Arrangement zur Ordnung dieses Theils steht in so weitem Felde als je, wie denn überhaupt die ganze Behandlung der Staatsfinanzen Seitens der Legislative keine glückliche gewesen ist. Indem nämlich frühere Gesetze, besonders die sog. Funding Bill, annullirt und durch neue, keineswegs aber bessere Bestimmungen ersetzt wurden, sind daraus nur nachtheilige Folgen für den Werth der Staatspapiere und den Credit des Staates entstanden, die nicht sobald wieder zu beseitigen sein werden.

Die Banken Richmond's, sowie verschiedene Assecuranzgesellschaften bezahlten auch im vorigen Jahre eine jährliche Dividende von 8 bis 10 pCt. Geld brachte 8 bis 12 pCt. Zinsen pr. Jahr.

Oesterreichische Schiffe sind hier im Jahre 1872 nicht erschienen.

Handelsverkehr von Bassein (Pegu) im Jahre 1872.

Bassein. Die Ausfuhr von Reis hat im letztverflossenen Jahre eine abermalige bedeutende Zunahme im Vergleiche zu den frühern Jahren ergeben, ein Zeichen, dass unser Platz stetig an Bedeutung gewinnt.

Die diesfälligen Belange stellen sich für die letzten 3 Jahre wie folgt:

	1872	1871	1870
Nach Europa	71.035	55.103	33.755
Nach der Madras-Küste und andern indischen Häfen	1.179	1.076	2.229
Zusammen Tons à 2240 Pfd. . .	72.214	56.179	35.984

Die einzelnen Flaggen theilten sich an dieser Ausfuhr in nachstehender Weise:

Flagge	1872		1871		1870	
	Anzahl der Schiffe	Tons Reis	Anzahl der Schiffe	Tons Reis	Anzahl der Schiffe	Tons Reis
Oesterreichisch-ungarische	.	.	.	.	1	1.009
Deutsche	3	2.242	9	6.423	3	1.903
Amerikanische	4	5.352	1	1.446	.	.
Englische	34	47.932	34	44.361	21	24.882
Französische . . . . .	.	.	1	927	.	.
Italienische	10	8.802	.	.	.	.
Norwegische	1	810	1	1.182	7	4.535
Russische	5	4.915	.	.	.	.
Schwedische	1	982	1	764	3	1.926
Einheimische	8	1.179	6	1.076	11	1.729
Zusammen	66	72.214	53	56.179	46	35.984

Ausser dem für die diesjährige Saat erforderlichen Quantum ist kein alter Paddy im Lande zurückgeblieben. Nach dem Nachbarhafen Rangoon gelangten wieder bedeutende Quantitäten des in den diesseitigen Districten cultivirten Paddy, auch ist der Tauschhandel von Bassein-Reis gegen Erdöl im Königreich Ava von unsern Eingebornen im Jahre 1872 eher in grösserem Massstabe als zuvor betrieben worden.

Der Anbau der Reisfelder wurde für 1873 abermals in grösserer Ausdehnung als in frühern Jahren betrieben, und man schätzt das Gesammtergebniss aller Districte von Bassein auf ca. 8 Mill. Baskets Paddy, wovon, wenn für den Consum und die nächstjährige Aussaat 1,800.000 Baskets abgerechnet werden, für den Exporthandel des Jahrs 1873 ca. 6,200.000 Baskets Paddy (gleich ca. 113.000 Tons Reis) verbleiben.

Die Einfuhr von Kohlen aus England betrug im vorigen Jahre 2871 Tons, welche für den Betrieb der Reismühlen und eines Schleppdampfers verwendet wurden. Verkäufe fanden nicht statt. Bei den gegenwärtigen hohen Preisen für Kohlen in Europa dürften 25 Rupien (2 L. 10 s.) pr. Ton zu erzielen sein.

Salz wurde in einer Gesammtmenge von 6090 Tons zugeführt, und sind davon nur kleine Partien in den örtlichen Verbrauch übergegangen, zum Preise von 3 bis 4 Rupien, mit Einrechnung des Zolles von 3 Annas (1 Anna = $\frac{1}{16}$ R.), pr. Maund von 82 $\frac{1}{2}$ Pfd., je nach Qualität der Waare. Das in Burmah und dem übrigen Indien gewonnene Salz wird von den Eingebornen dem europäischen vorgezogen.

Bassein hat seit den letzten Jahren durch Anlage von 3 neuen Dampfmühlen an Bedeutung zugenommen, und die englische Regierung beschloss deshalb, diesen Hafensplatz via Heuzadah mit Rangoon und den andern benachbarten Märkten in Verbindung zu bringen.

Eine hiesige Firma soll sich bereit erklärt haben, mit einem kleinen passenden Dampfer einen regelmässigen wochentlichen Postdienst zwischen hier und Rangoon zu eröffnen. Das Gouvernement wird dem Unternehmen, wenn es zu Stande kommt, eine entsprechende Vergütung für die Beförderung der Briefe angeidehen lassen, und so dürfte in der diesseitigen Postverbindung bald eine Besserung zu erwarten sein.

Der Gesundheitszustand von Bassein war im verflossenen Jahre kein befriedigender. Das über ganz Indien verbreitet gewesene epidemische Fieber hat auch unsere Districte nicht verschont, und mit nur wenigen Ausnahmen sind alle Europäer und Eingeborne von demselben befallen worden. Uebrigens hat die Krankheit nur in vereinzeltten Fällen und da blos bei Kindern und schwächlichen Personen einen tödtlichen

Ausgang genommen. Blattern kommen beiweitem nicht mehr so häufig als sonst unter der hiesigen Bevölkerung vor; auch ergeben die amtlichen Nachweise, dass die von den Eingebornen so sehr gefürchtete Ruhr, die früher viele Opfer forderte, mit jedem Jahre seltener wird.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Erhebung der bisherigen Consular-agenten in Brest zu einem Honorar-Viceconsulate allergnädigst zu genehmigen und den derzeitigen Gerenten *Eduard Le Pomellec* zum unbesoldeten k. und k. Viceconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren huldreichst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 28. Juni 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den k. und k. Consul und Leiter des Generalconsulates in Kopenhagen, *Johann Hansen*, zum Honorar-Generalconsul daselbst huldreichst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 6. Juli 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem bei dem k. und k. Generalconsulate in Belgrad in Verwendung stehenden Viceconsul *Johann Cingria* taxfrei den Titel eines Consuls allergnädigst zu verleihen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 25. Juli 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Ministerresident und Generalconsul *Heinrich Freiherr v. Caffee* den Orden der siamesischen Krone erster Classe annehmen und tragen dürfe.

— Anlässlich der Errichtung eines effectiven k. und k. Generalconsulates in Buenos-Ayres, welches die diplomatische und consularische Vertretung Oesterreich-Ungarns in den La Plata-Staaten zu besorgen hat, wurde das Unterordnungsverhältniss des k. und k. Consulates in Montevideo derart geregelt, dass dasselbe nunmehr dem vorgenannten k. und k. Generalconsulate direct zu unterstehen hat.

— Der k. und k. Generalconsul *Christian Krüger* in Lima hat von der peruanischen, der k. und k. Consul *Rüger Klünder* in Penang von der grossbritannischen, der k. und k. Consul *Otto M. Adae* in Cincinnati von der nordamerikanischen, endlich der k. und k. Consul *Wilhelm Masius* in Bangkok von der siamesischen Regierung das Exequatur erhalten.

— Der k. und k. Consul *Gustav Oesterreicher* in Constantinopel ist vom Urlaube auf seinen Dienstposten zurückgekehrt und hat die Leitung der Amtsgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Generalconsul in Venedig, *Legationsrath Friedr. v. Pilat*, hat einen Urlaub angetreten und die Leitung der Geschäfte an den dortamts in Verwendung stehenden k. und k. Consul *Benedikt Row* übertragen.

— Der k. und k. Generalconsul *Dr. Karl Prineig* in Odessa hat einen Urlaub angetreten, während dessen Dauer der k. und k. Viceconsul *Theodor Neumann* die dortigen Geschäfte führt.

— Der k. und k. Generalconsul *August Lenk v. Wolfsberg* in Barcelona, welcher eine Urlaubreise unternommen hat, wird für die Zeit seiner Abwesenheit durch den dortigen kgl. italienischen Generalconsul *Caval. de Martino* im Amte vertreten.

— Der k. und k. Consul *Eugen v. Csörgeö* in Corfu hat einen Urlaub angetreten, und wird während der Dauer desselben der k. und k. Viceconsul *M. G. Nencovich* die dortige Amtsleitung führen.

— Der k. und k. Consul *Johann Hanswenzl* in Ibraila hat eine Urlaubreise angetreten und den k. und k. Viceconsul *v. Boszilo* mit der interimistischen Führung des Dienstes betraut.

— Der k. und k. Consul *A. M. Schoenjahn* in Mobile hat sich auf Urlaub begeben und für die Dauer desselben die Führung der Amtsgeschäfte dem Kaufmanne *Julius Büttner* übertragen.

— Der k. und k. Honorar-Viceconsul *Hendric van Vollenhoven* in Rotterdam, der sich auf Urlaub begeben hat, wird für die Zeit seiner Abwesenheit durch seinen Associé *F. van Overzee* in der Amtsleitung vertreten.

— Der k. und k. Consularagent *G. P. Dart* in Angra hat aus Anlass einer Urlaubreise die Leitung der dortigen Amtsgeschäfte seinem Neffen *Forge de Almeida* übertragen.

Volkswirtschaftliche Verhältnisse von Hamburg im Jahre 1872.

Hamburg. Die seit Beendigung des deutsch-französischen Krieges eingetretene Aera des Aufschwungs und der Blüte des Handels hat mit 1872 ihr zweites Jahr vollendet.

In noch stärkerem Grade als sein Vorgänger hat das letztabgelaufene Jahr eine erhebliche Zunahme der Handelsbewegung und das Hervortreten eines bedeutsamen Unternehmungsgestes auf wirtschaftlichem Gebiete zu verzeichnen.

In beiden Richtungen hat Hamburg einen rühmlichen Antheil an der allseitigen Bewegung genommen. Nach allgemeinen Schätzungen dürfte der gesammte Waarenimport Hamburg's, welcher 1871 einen Werth von 1.031,206,610 Mk. Bco. oder 515,603.305 preuss. Rchthlr. repräsentirt hatte, für 1872 mit mindestens 645 Mill. Thlr. preuss. Courant anzunehmen sein.

Bei der hamburgischen Rhederei besteht der Fortschritt nicht in der Anzahl der Schiffe, sondern bei einer gleichzeitigen mässigen Zunahme des Gesamt-Tonnengehaltes in der erheblichen Vermehrung der Dampfschiffe gegenüber einer entsprechenden Verminderung der Segelfahrzeuge.

Die Rhederei bestand am 31. December 1872 aus 404 Schiffen mit 242.322 Tonnen, gegen 411 Sch. mit 240.072 T. in 1871, 425 Sch. mit 238.569 T. in 1870, 483 Sch. mit 257.418 T. in 1869 und 447 Sch. mit 251.772 T. in 1868. In der obigen Anzahl von 404 Schiffen sind 62 Seedampfer (gegen 46 im Vorjahre) mitbegriffen, darunter 28 transatlantische, von denen 14 mit 33.900 T. Tragfähigkeit Eigenthum der hamburgisch-amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft sind.

Letztere Gesellschaft, zur Zeit das bedeutendste hamburgische Rhederei-Unternehmen, zahlte pro 1871 eine Dividende von 12 pCt. Für das letztverflossene Betriebsjahr stand jedoch, schon wegen der beträchtlichen Zunahme der über Hamburg gegangenen Auswanderung, eine wesentliche Steigerung der Dividende in Aussicht. Die Flotte der gedachten Gesellschaft hat sich neuerlich um zwei transatlantische Dampfer vermehrt, da die bisher monatlichen Fahrten nach Westindien in 14tägige erweitert werden sollten.

Die zu Anfang 1872 von einer Anzahl angesehener Hamburger und Berliner Firmen mit einem Actien capitale von 6 Mill. Thlr. gegründete deutsche transatlantische Dampfschiffahrts-Gesellschaft wird ihren Dienst auf denselben Linien betreiben, welche die hamburgisch-amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft bisher ausschliesslich befuhr.

Das neue Unternehmen sollte um die Mitte des laufenden Jahrs ihre Thätigkeit beginnen, und im Frühjahr 1874 beabsichtigt man bereits wochentliche Fahrten nach New-York zu eröffnen.

Jedenfalls ist es ein Gewinn nicht nur für den hamburgischen Handel, sondern auch für den der Hinterlande, wenn die Communicationsmittel mit Nordamerika sich verdoppeln, wenngleich die ältere Gesellschaft dadurch vorübergehend einen pecuniären Nachtheil erleiden dürfte.

Die hamburgisch-südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft dürfte, nach dem Course der ihrer Actien zu urtheilen, bereits im ersten Jahre ihres Bestehens günstige

Erfolge erzielt haben. Es scheint, als ob diese, zur Zeit nur 5 Dampfboote besitzende Compagnie den mit Brasilien handeltreibenden Firmen die Vorzüge der Dampfschiffahrt recht fühlbar gemacht habe; denn ausser dieser regulären Linie unterhalten noch mehrere, unter fremder Flagge fahrende Dampfer einen ziemlich regelmässigen Verkehr zwischen Hamburg und jenem Lande.

Eine vierte, erst kürzlich entstandene transatlantische Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist der „Kosmos“, welcher directe Steamer nach Peru und Chili via Magellan-Strasse expediren wird.

Nach Ostindien und China vermittelt die deutsche Dampfschiff-Rhedereigesellschaft in monatlichen Fahrten den Verkehr und zwar mit gutem pecuniären Erfolge. Die Gesellschaft konnte für das erste Jahr ihres Bestehens 9 pCt. Dividende geben.

Nach Westindien unterhält die hamburgisch-amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft unabhängig von ihrer New-Yorker Linie einen 14tägigen, durch inter-coloniale Dampfer in jener Weltgegend ergänzten Dampfbootverkehr.

Abgesehen von diesen Actiengesellschaften lassen mehrere theils Hamburger, theils auswärtige Rheder noch eine Anzahl Dampfer nach den verschiedensten Richtungen, z. B. selbst nach Ostasien via Suezcanal von Hamburg auslaufen.

Auf solche Weise hat jetzt in Hamburg der regelmässige Dampferdienst nach überseeischen Welttheilen so bedeutende Dimensionen angenommen, dass ausser Liverpool kein Hafen der Welt, die übrigen englischen Seeplätze als Einzelhäfen betrachtet nicht ausgeschlossen, dem überseeischen Verkehr so vielseitige Steamer-Verbindungen bietet, wie der hiesige.

Die gesammte Schifffahrtbewegung zur See zeigt für die letzten 5 Jahre folgende Ziffern:

	E i n l a u f		A u s l a u f	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
1872	5913	2,736.000	5872	2,709.000
1871	5439	2,500.000	5457	2,515.700
1870	4144	1,853.052	4101	1,834.905
1869	5192	2,138.415	5201	2,127.927
1868	5297	2,043.550	5287	2,038.458

Die Zahl der Auswanderer erreichte in 1872 eine Höhe wie in keinem der früheren Jahre. Es wurden nämlich über Hamburg 74.406 Personen befördert, gegen 42.224 in 1871, 32.556 in 1870, 47.087 in 1869, 49.927 in 1868.

Ihrer früheren Heimat nach entfallen von den Auswanderern des vorigen Jahrs auf Deutschland 57.621 Personen, darunter 36.203 auf Preussen; ferner auf Oesterreich-Ungarn 2191, die Schweiz 1030, Italien 37, Russland 5775, Dänemark 2539, Schweden und Norwegen 774, Holland 15, Belgien 3, Frankreich 12, Grossbritannien 44, Romänien 21, Türkei 3, Montenegro 7, andere europäische Länder 4334 Personen.

Der Umfang der an der Hamburger Börse geschlossenen See-Assecuranzen belief sich im vorigen Jahre auf ca. 1.316.000.000 Mk. Bco., gegen 1.132.355.800 Mk. in 1871, 845.940.800 Mk. in 1870, 788.487.300 Mk. in 1869, 739.451.200 Mk. in 1868, 716.952.400 Mk. in 1867, und gegen durchschnittlich 607.620.580 Mk. in 1854/63; 320.386.550 Mk. in 1844/53; 223.793.170 Mk. in 1834/43; 154.319.417 Mk. in 1824/33; 118.736.700 Mk. in 1814/23.

Der durchschnittliche Platzdiscont für erstes Papier stellte sich im Jahresdurchschnitt auf $3\frac{1}{2}$ pCt., gegen $2\frac{3}{4}$ pCt. in 1871, $3\frac{1}{4}$ pCt. in 1870 und 1869, $1\frac{1}{10}$ pCt. in 1868 und $2\frac{1}{8}$ pCt. in 1867.

Die seit dem Versailler Frieden angebrochene Aera der Steigerung der meisten Werthe, verbunden mit einem mächtigen Unternehmungsgeiste, auf commerciellem und industriellem Gebiete, konnte nicht verfehlen, auch auf die Entwicklung des hiesigen Bankwesens vortheilhaft einzuwirken.

Dies findet seinen Ausdruck in der für das Geschäftsjahr 1872 declarirten Dividende der älteren Banken, welche $13\frac{1}{2}$ pCt. für die Norddeutsche Bank, $13\frac{1}{4}$ pCt. für die Vereinsbank, $8\frac{1}{12}$ pCt. für die Internationale Bank, $8\frac{1}{8}$ pCt. für die Commerc- und Discontobank, $11\frac{1}{2}$ pCt. für die Wechselbank, $9\frac{1}{14}$ pCt. für die Waaren-Creditanstalt, $7\frac{1}{2}$ pCt. für die Anglo-Deutsche und $11\frac{1}{4}$ pCt. für die Maklerbank beträgt.

Neu gegründet wurde im abgelaufenen Jahre die Maklervereinsbank mit 1,200.000 Thlr. eingezahltem Capital, und der Bankverein in Hamburg mit 3 Mill. Thaler.

Das erstgenannte Institut hat bislang nicht prosperirt, und man sprach sogar von einem Antrage auf Liquidation desselben. Dagegen erfreut sich der von angesehenen auswärtigen Instituten, darunter der österreichischen Boden-Creditanstalt, in's Leben gerufene Bankverein eines erheblichen Agio's.

Von den hier mündenden Eisenbahnen hatten im vorigen Jahre die Berlin-Hamburger 13 pCt., die Altona-Kieler 6 pCt. und die Lübecker 11 pCt. Mehreinnahme.

Durch die Eröffnung der Strecke Hamburg-Harburg der im Bau begriffenen Hamburg-Venlo- (Paris-) Eisenbahn hat der Verkehr nicht nur die lange vermisste Ueberbrückung der Elbe, sondern auch Anschluss an das links-elbische Schienennetz erhalten. Ein Blick auf die Karte lässt erkennen, welchen Werth die Eröffnung dieses zweiten Schienenwegs für den Verkehr Süddeutschland's und Oesterreich's mit Hamburg hat.

Um einen Theil des Güterverkehrs, welcher sich nach dem linken Elbufer hinwenden wird, wieder aufzufangen, baut die Berlin-Hamburger Eisenbahn eine Art von partieller Parallelbahn zu ihrer eigenen Trace von Wittenberge aus via Dömitz über die Elbe nach Lüneburg und Buchholz (letzteres 1 Meile westlich von Harburg).

Im Interesse des Verkehrs würde es vielleicht bedenklich erscheinen, dass diese eine Gesellschaft auf beiden Ufern der Elbe den Eisenbahntransport nach dem Binnenlande vermittelt; es wird ihr jedoch darin auf dem linken Elbe-Ufer sowohl durch die ehemals Hannover'schen, jetzt preussischen Staatsbahnen Hamburg Lehrte, als auch durch die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, welche eine Schienenstrasse in gerader Linie von Berlin über Wittenberge nach Uelzen (Station der Harburg-Lehrter Bahn) gebaut hat, Concurrenz gemacht.

Ausserdem gilt die Ausführung einer Eisenbahn in gerader Linie von Hamburg nach Magdeburg als gesichert; ein blosses Project ist aber zur Zeit noch der Bau einer directen Hamburg-Hannover'schen Eisenbahn.

Eine Zeitlang waren ernstliche Verhandlungen im Zuge, welche den Ankauf der Lübecker Bahnen (Hamburg-Lübeck und Lübeck-Büchen) durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn zum Zwecke hatten. Diese Verhandlungen sind dem Vernehmen nach, infolge der Abneigung des Hamburger Staates (welcher starker Actionär der Lübecker Bahn ist) gegen das Project, in's Stocken gerathen, nachdem vorher gleiche Bestrebungen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft durch die Mitbewerbung der Berlin-Hamburger Eisenbahn zunichte geworden waren.

So sehr man anerkennen muss, dass die Berlin-Hamburger Eisenbahn dem Handelsverkehre jederzeit nach Kräften entgegen kommt, wie dies z. B. auch in der Periode des allgemeinen Waggonmangels hervorgetreten ist, so wird in Handelskreisen doch das Verfahren des Hamburger Staates principiell gebilligt, weil die Monopolisirung des

Eisenbahnverkehrs in südlicher und östlicher Richtung durch eine einzige Gesellschaft im Publicum mit Misstrauen betrachtet werden würde.

Gesichert und in den ersten Stadien der Ausführung begriffen ist dagegen die Eisenbahn von Cuxhaven über Stade nach Harburg. Dieselbe soll von Harburg bis Stade Seitens des preussischen Staates, von da ab bis Cuxhaven von einer Actiengesellschaft gebaut werden, welche zugleich in Cuxhaven im grossartigen Style Hafens- und Dock-Anlagen herstellen lassen will; ein gewaltiges Unternehmen, welches, wenn ausgeführt, in strengen Wintern, wenn die Schifffahrt auf der Elbe öfters zeitweilig durch Eis gesperrt ist, dem Handelsverkehre von grösstem Nutzen sein wird.

Auch in Hamburg haben sich im abgelaufenen Jahre die Seitens des Staates erbauten Quai-Anlagen in der Nähe der Eisenbahn ansehnlich erweitert. Abgesehen hiervon, soll dem Vernehmen nach eine Privatgesellschaft die Errichtung grösserer Docks und Lagerhäuser auf der Hamburg gegenüberliegenden Insel Steinwärder in's Auge gefasst haben.

Die Elbeüberbrückung mit den dadurch bedingten Bahnhof- und Quai-Anlagen hat den Verkehr in den südlichen Theilen Hamburg's derart vermehrt, dass die Baubehörden sich veranlasst gesehen haben, in jenem engen Stadttheile vorläufig wenigstens eine breite Strasse durchbrechen zu lassen.

Es scheint hiedurch der Anfang zu einem allmäligen Umbau des alten Hamburg gemacht zu sein, welches bekanntlich in baulicher Hinsicht weit hinter den Anforderungen zurücksteht, die man in der Jetztzeit an eine so grosse und wohlhabende Stadt zu machen pflegt.

Der zweite Schritt in dieser Hinsicht ist die Regulirung des längs der Norderelbe laufenden stadtseitigen Hafenufers (der sog. Vorsetzen). Dasselbe, jetzt eine schmale, nur durch enge Gässchen zu erreichende, für Lastwagen kaum zu passierende Strasse, weitaus ungenügend für den lebhaften Verkehr von Fussgängern und Wagen, wird in einen breiten, mit allen Erfordernissen der Hafenbewegung ausgestatteten modernen Quai umgewandelt, zu welchem aus der innern Stadt einige bequeme Strassen führen werden.

Durch die vom deutschen Reichstage votirten Gesetze über Einführung der Goldwährung war der bisherigen, specifisch hamburgischen Valuta die Möglichkeit einer ferneren Existenz thatsächlich entzogen. Denn, wenn auch das Fortbestehen der auf nicht gemünztem Silber basirten Banco-Währung neben der Reichswährung für den Grosshandel augenblicklich noch nicht geradezu durch das Reichsgesetz verboten war, so konnte sich jene Währung fortan doch nicht mehr auf die Dauer erhalten, und zwar auch schon deshalb, weil, wenn Barrensilber in Hamburg als Basis der gesetzlichen Zahlung fortbestanden hätte, naturgemäss das in Deutschland fernerhin durch die auf Gold beschränkte Ausmünzung nur noch wenig Verwendung findende Silber nach Hamburg gewandert wäre, und die hiesige Kaufmannschaft schliesslich den enormen Verlust des Münzübergangs in Deutschland hätte tragen müssen.

Noch vor kurzer Zeit standen sich die Meinungen der beteiligten Kreise in dieser Frage schroff gegenüber; denn, während ein Theil der Börse, voran die Handelskammer, die sofortige obligatorische Beseitigung der Banco-Valuta auf der Grundlage von 1 Pfd. Feinsilber (59 1/2 Mk. Bco.) gleich 30 Thlr. oder 90 Reichsmark forderte, glaubte der Senat, im Einklange mit einem nicht unbeträchtlichen Theile der Hamburger Kaufmannschaft, sich aus Gründen sowohl des Rechtes als auch der Opportunität einer solchen Massregel widersetzen zu müssen.

Die Verhandlungen würden sich vielleicht noch lange resultatlos hingeschleppt haben, wenn nicht das Zusammentreffen mehrerer Umstände, darunter das enorme

Anschwellen des Hamburger Bankfonds von durchschnittlich ca. 15 auf 60 Mill. Mark Banco, der consequente Courtrückgang des Barrensilbers, also auch der auf Barren Feinsilber basirten hamburgischen Valuta, in massgebenden Kreisen die Nothwendigkeit hätte erkennen lassen, sich dem neuen deutschen Münzsysteme rascher anzuschliessen, als man es bisher für zweckmässig erachtet hatte.

Unter dem Drucke dieser Verhältnisse kam das hamburgische Valutagesetz im Herbst 1872 zu Stande, wodurch die Banco-Währung vom 16. Februar 1873 an gänzlich abgeschafft wurde. Alle in Banco eingegangenen Verpflichtungen sind von da an in Reichsmünze zum Pari-Course von 100 Mk. Bco. = 150 Mk. Reichsmünze, also 30 Thlr. für 60 Mk. Bco., zu erfüllen. Ihren Baarvorrath (Banco-Mark-Guthaben in der Giro-Bank) hat die Kaufmannschaft zum Course von ca. 148, also mit einem Verluste von ca. $1\frac{1}{3}$ p Ct. gegen den Pari-Cours, durchschnittlich convertirt.

Die alte Staats-Giro-Bank, deren Hauptzweck die Aufbewahrung und Handhabung des Silberbarren-Vorrathes der Kaufmannschaft war, hat mit dem Aufhören der Banco-Valuta vorläufig noch nicht zu existiren aufgehört; es wird vielmehr der Versuch gemacht, solche auch fernerhin auf unveränderter Grundlage, d. h. auf Fundirung durch gemünztes, anstatt durch ungemünztes Edelmetall, als eine Art Clearing-House fortzusetzen.

Die Folgen der nunmehr hergestellten Münzeinheit mit dem deutschen Gesamtreiche werden für den wirklichen Handel, Grosshandel wie Kleinhandel, Hamburg's voraussichtlich im grossen Ganzen überwiegend nutzbringend sein; dauernd verlieren werden bei dem Tausche hauptsächlich wohl nur die Geldwechsler, welchen das Agio an dem unaufhörlichen Umwechseln von Banco und den gemünzten Geldsorten nunmehr entgeht.

Schiffahrts- und Handelsverkehr von Port-Saïd.

Port-Saïd. Der Handel von Port-Saïd und Ismaïlia ist seit Einstellung der Arbeiten am Suez-Canal, welche an 15.000 Arbeiter wegführte, auf bescheidene Verhältnisse reducirt. Was demselben noch einige Nahrung giebt, sind die vielen, den Canal durchziehenden Schiffe, welche sich hier mit Kohlen und Lebensmitteln versehen.

Aus den beim Generalzollamte in Alexandrien gesammelten Daten lässt sich entnehmen, dass der Werth der Waareneinfuhr in Port-Saïd im koptischen Jahre 1586 (vom 9. September 1869 bis 10. September 1870) 10,957.762 ägyptische Piaster und die Ausfuhr 11,122.200 ägypt. Pstr. betrug.

Im Jahre 1587 hat das hiesige Zollamt an Ans- und Einfuhrzoll zusammen 1.109.218 ägypt. Pstr. eingenommen. Hierbei ist aber zu bemerken, dass reichlich die Hälfte der importirten Waaren aus Alexandrien oder sonst aus der Türkei mit Ursprungszeugnissen (Reftiés) ankommen, und daher keinen Zoll zu entrichten haben. Auch die Kohlen, welche für die Dampfschiffahrt hier und in Suez eingelagert werden, bleiben zollfrei.

Nach Privat-Zusammenstellungen der hiesigen Docks und Entrepôts, wo sämtliche hier einlangenden Waaren unter zollamtlicher Aufsicht eingelagert oder abgegeben werden, betrug die Gesamteinfuhr in Port-Saïd im Jahre 1870: 148,205.600 Kilogr., 1871: 160,210.000 Kilogr. und 1872: 186,219.500 Kilogr. Die vorzüglichsten

Gegenstände dieses Importes, sowie dessen Gesamtmenge sind mit Rücksicht auf die Herkunft in der folgenden Uebersicht zusammengestellt:

Herkunft	Im Jahre 1870.						
	Nahrungs- mittel und Oele	Weine und Spirituosen	Mehl	Bau- und Werkholz	Kohlen	Verschie- dene Waaren	Gesamt- menge der Einfuhren
	Tonnen à 1000 Kilogramm						
Oesterreich-Ungarn	492	294	144	2154	.	1132	4.315
Frankreich	535	2064	36	120	.	6614	9.522
England und Malta	233	$\frac{9}{10}$	.	.	127.146	142	127.526 $\frac{9}{10}$
Aegypten (Damiette, Alexandrien)	608	147	486	.	.	693	1.990
Italien	5	.	.	.	.	.	7
Griechenland	236	170	.	.	.	215	621
Russland . . . . .	.	.	1184	.	.	.	1.184
Türkei (Syrien)	1120	3	.	.	1.524	360	3.040
Gesamtsumme	3229	2678$\frac{9}{10}$	1850	2274	128.670	9156	148.205$\frac{9}{10}$

Im Jahre 1871.							
Oesterreich-Ungarn	500	340	60	950	.	1100	2.992
Frankreich	463	2700	.	55	.	4200	7.505
England und Malta	140	.	.	.	145.725	80	146.005
Aegypten (Damiette, Alexandrien)	450	110	270	18	.	500	1.392
Italien	34	12	.	.	.	25	79
Griechenland	160	80	.	.	.	100	340
Russland . . . . .	.	.	718	.	.	.	718
Türkei (Syrien)	700	.	.	.	120	380	1.179
Gesamtsumme	2447	3242	1048	1023	145.845	6385	160.210

Im Jahre 1872.							
Oesterreich-Ungarn	457	324	.	1120	.	800	2.741
Frankreich	384	1900	.	32	9.106	6000*)	17.552
England und Malta	127	.	.	.	162.520	90	162.745 $\frac{9}{10}$
Aegypten (Damiette, Alexandrien)	420	68	430	36	.	420	1.416
Italien	72	29	12	.	.	54	187
Griechenland	105	41	.	.	.	81	227
Russland . . . . .	.	.	310	.	.	.	310
Türkei (Syrien)	820	.	.	.	.	217	1.041
Gesamtsumme	2385	2362	752	1188	171.626	7662	186.219$\frac{9}{10}$

In dem vorstehenden Nachweise ist das Schlacht- und Stechvieh, welches für den hiesigen Gebrauch aus Syrien und Cypern zugeführt wird, nicht mitbegriffen. Im Jahre 1870 umfasste diese Einfuhr 3409 Rinder, 6493 Schafe, 29 Ziegen und 138 Pferde und Saumthiere; in 1871 2141 Rinder, 10.079 Schafe, 159 Ziegen, 98 Pferde und

*) In dieser Ziffer sind grossentheils Baumaterialien als: Steine, Kalk, Cement, Ziegeln etc. enthalten.

Saumthiere; in 1872 2464 Rinder, 4844 Schafe, 225 Ziegen, 39 Pferde und Saumthiere.

Hauptgegenstand des Importes ist die Kohle, welche aber eigentlich, kaum hier gelagert, wieder an die transitirenden Dampfer abgegeben wird. An der Kohleneinfuhr nach Port-Saïd nehmen die englischen Schiffe den weitaus grössten Antheil. Dieselbe vertheilt sich für die Jahre 1871 und 1872 folgendermassen auf die einzelnen Flaggen:

Flagge	Jahr	Tonnen Kohlen (rund)	Mittelst	
			Dampfern	Segelschiffen
Oesterreichisch-ungarische	1871	5.300	.	8
	1872	9.100	1	18
Englische	1871	76.000	42	59
	1872	111.900	87	26
Italienische	1871	28.800	.	42
	1872	27.600	.	43
Deutsche	1871	4.570	.	8
	1872	720	.	1
Norwegische	1871	6.100	.	9
	1872	1.770	1	1
Russische	1871	2.700	.	4
	1872	1.170	.	2

Ausserdem sind im letztverflossenen Jahre auf 2 französischen Seglern 1100 Tonnen und auf 2 schwedischen Segelschiffen 660 T. Steinkohlen hier angelangt. In Folge der hohen Kohlenpreise in England sind in 1872 zum ersten Male etwa 8000 T. französische Steinkohlen in Stücken zur Vermengung mit englischer Kohle eingeführt worden.

Von Steinkohlen aus Dalmatien und Steiermark kam auf einem griechischen Segelschiffe eine Ladung von 800 T. gegen Ende des vorigen Jahrs als erster Versuch hier an, dieselben wurden aber als ganz unbrauchbar für den fraglichen Zweck befunden.

Für Rechnung eines in Alexandrien etablirten russischen Hauses wurde auch eine Schiffsladung Petroleum (8000 Kisten) aus Amerika importirt, wovon der grösste Theil nach den Häfen des Rothen Meeres die Bestimmung erhielt. Bis jetzt bezog Port-Saïd seinen Bedarf an Petroleum aus Alexandrien.

Von Alkohol, der in früherer Zeit jährlich bis zu 800 Fässer, zumeist für die Bereitung geistiger Getränke, aus Triest hier eingeführt wurde, kommen jetzt nicht 8 Fässer im Jahre an.

Bier aus Triest, Graz und Wien findet auch hier immer mehr Anklang, namentlich Grazer Bier, welches sich in diesem Klima am längsten hält. Es dürften davon zwischen 30—40 Eimer pr. Woche hier verzehrt werden. Der Eimer kommt verzollt auf 38 Frs. zu stehen und wird im Detail zu 50 Cent. das Seitel oder der Schoppen bezahlt. Ismaïlia bezieht seinen Bedarf von etwa 100 Fass pr. Jahr mittelst Eisenbahn aus Alexandrien.

Mit Ausnahme von kleinen Mengen Dalmatiner und griechischen Weines wird hier nur französisches Erzeugniss consumirt.

Kerzen kommen fast ausschliesslich aus Marseille, der Absatz nimmt aber allmählig in dem Masse ab, als die Petroleumlampe mehr Verbreitung gewinnt. Milly-Kerzen

österreichischer Erzeugung in Packeten zu 500 Gr. finden Abnahme, uamentlich jene Sorten, deren grössere Breundauer und gleiches intensiveres Licht eumal erprobt ist.

Oesterreichische Zündwaaren und österreichisches Cigarrettenpapier sind auf diesem Markte nicht mehr zu sehen; beide Artikel werden nur mehr aus Frankreich bezogen.

Glaswaaren kommen sämmtlich aus Frankreich und Belgien.

Schuhwaare wird nahebei ausschliesslich aus Oesterreich bezogen und ist der Absatz davon noch immer bedeutend.

Fertige Herren- und Damenkleider werden viel aus Wien bezogen.

Die Gesellschaft der ägyptischen Mühlen in Alexandrien liefert jetzt den ganzen Mehlbedarf sowohl für Port-Saïd als den ganzen Isthmus. Odessa'er Mehl kommt seit einem Jahre nicht mehr direct, sondern durch die besagte Gesellschaft, rein oder mit ägyptischem Mehl vermischt, hieher. In Port-Saïd dürfte der Mehlverbrauch jetzt 900 Säcke im Mouat erreichen.

Papier kommt aus Frankreich; nur gelbes Packpapier der Fabrik Schmidt Meynier & Co. in Fiume findet hier guteu Absatz.

Die Einfuhr von Werkholz aus Triest ist seit einem Jahre etwas im Zunehmen, obgleich von keinem Belange.

Für ein neues grösseres Gebäude, welches unlängst hier aufgeführt wurde, liess mau sämmtliche Holzarbeiten in Marseille ausführen. Ein Gleiches thun die Messageries Maritimes, welche eben im Begriffe sind, ein grosses Agentiegebäude hier zu errichten.

Oesterreichische Holzmöbeln, welche sich Private aus Wien zum eigenen Gebrauche kommen liessen, haben sich recht gut bewährt. Ein gut assortirtes Lager, namentlich von Möbeln aus gebogenem Holze, mülaste hier am Durchgangsthore so vieler Reisenden nach Ost-Asien, welche, wenn sie von dem Vorhandensein dieser guten und verhältnissmässig billigen und leicht übertragbaren Euirichtungsstücke wüssten, nicht ermangeln würden, ihren Bedarf von hier mitzunehmen oder von ihren Aufenthaltspunkten in Asien aus zu bestellen, guten Absatz haben, während so gleichzeitig auf bequeme Weise für ein weiteres Bekanntwerden dieser Artikel gesorgt wäre. Dasselbe liess sich hier mit fertigen Kleidern, Glaswaaren und anderen Erzeugnissen aus Oesterreich-Ungarn erfolgreich unternehmen.

Spiegel in Goldrahmen böten hier Gelegenheit zu guten Geschäften.

Pfeifen und Cigarrenspitzen aus Meerscham und Bernstein werden hier gut abgesetzt.

Fertige Wäsche wird seit einem Jahre viel aus Wien bezogen.

Die während des letzten französisch-deutschen Krieges in Wien gemachten Ankäufe von Handschuhen Seitens dreier hiesigen Handlungshäuser brachten nur geringe Waare, wodurch unserem Fabrikate, das sonst gut und dem französischen an Billigkeit bedeutend überlegen ist, der hiesige Markt gänzlich verdorben wurde.

Die erwähnten Handelsleute, welche im Uebrigen mit den Einkäufen in Wien sehr zufriedengestellt blieben, klagen über die hohen Frachtsätze, namentlich auf der Südbahn, wodurch die Waare so vertheuert werde, dass deren Bezug unmöglich sei und sie wieder auf ihre früheren Quellen zurückzugreifen sich genöthigt sehen.

Der Transitverkehr auf dem Suezcanal ist in steter Zunahme begriffen. Die Gesamtzahl der den Canal passirenden Schiffe betrug in 1870: 486; 1871: 765; 1872: 1082; dieselbe hat sich sonach im letzten Jahre um 40 pCt gegen 1871 und um 122 pCt gegen 1870 gesteigert. Die letztjährigen Einnahmen der Suezcanal-Gesellschaft haben gegen 1871 um 5,964.192 Fres, und gegen 1870 um 12,579.271 Fres.

zugenommen. Ein Vergleich derselben ergibt für die letztverflossenen 3 Jahre Folgendes:

	1870 Francs	1871 Francs	1872 Francs
Transitdienst:			
Einnahmen von den transitirenden Schiffen	5,159.327	8,993.733	16,406.591
" der Barken	144.020	158.546	115.971
Verschiedene Einnahmen	405.542	117.988	87.868
Domainendienst:			
Verkauf des Bodens . . . . .	.	840.214	835.052
Miethc des Bodens	81.408	72.730	68.315
Verkauf der Bauten . . . . .	.	155.475	110.681
Miethc der Bauten	196.585	160.673	120.752
Verschiedene Einnahmen . . . . .	.	7.829	10.430
Wasserdienst:			
Einnahmen	19.906	152.491	72.626
Dienst der Arbeiten:			
Verkauf des Materials	380.416	2,342.605	1,138.210
Im Ganzen	6,387.204	13,002.284	18,966.476

Die österreichisch-ungarischen Lloyd dampfer und seit 1872 auch die Schiffe der neuen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Adria“ nahmen an dem Verkehr auf dem Suezcanal einen regen Antheil.

Im Jahre 1870, wo der Lloyd vom Februar an monatliche Fahrten von Triest nach Bombay und gegen den Herbst für den Transport von Truppen, Kriegs- und Mundvorräthen nach Arabien für die ottomanische Regierung eine Linie von Constantinopel nach Dscheddah unterhielt, haben 11 Dampfer dieser Gesellschaft nach und von Bombay und 10 Dampfer nach und von Dscheddah den Canal passirt.

Von den im Jahre 1871 hier eingetroffenen 102 österreichisch-ungarischen Dampfern sind 51 durch den Canal gegangen, wobei zu bemerken ist, dass im October die oben erwähnte Linie Constantinopel-Dscheddah wieder eingestellt wurde.

Im letztverflossenen Jahre haben 101 österreichisch-ungarische Dampfer diesen Hafen berührt; 44 derselben fuhren durch den Canal, darunter 4 der Gesellschaft „Adria“.

Von den 12 nationalen Segelschiffen, welche im Jahre 1871 vom Mittelmeer kommend sämmtlich mit Kohlen aus England hier einliefen, gingen 4 nach Suez, um dort ihre Ladung zu löschen. 9 dieser Segelfahrzeuge sind nach Constantinopel und dem Schwarzen Meere in Ballast, 2 beladen mit altem Eisen, das eine nach Triest, das andere nach Marseille, und 1 mit Baumwollsamcn nach England abgegangen.

Im Jahre 1872 sind 21 Segelschiffe unter österreichisch-ungarischer Flagge vom Mittelmeer aus hier eingelaufen, davon 18 mit Kohlenladung und zwar 15 aus England, 2 von Marseille und 1 von Cette; dann 1 aus Marseille mit Ziegeln und hydraulischem Kalk und 2 in Ballast aus Alexandrien.

Von den im vorigen Jahre ausgelaufenen 23 nationalen Schiffen sind 6 in Ballast nach Constantinopel, 3 mit altem Eisen nach Genua, Triest und Piombino, 5 mit Baumwollsamcn nach England oder Marseille, und 9 leer nach der syrischen Küste abgegangen, um dort Weizen für England einzunehmen.

Die Einfuhr mittels der Lloyd dampfer zeigt eine stetige Zunahme, wozu wohl auch der neue herabgesetzte Frachttarif beigetragen hat. Holz aus Triest, Hornvieh, Schafe und andere Lebensmittel aus Cypern und Beyrut, dann syrische Manufacte, die

nach dem Rothen Meere gehen, von wo hinwider Kaffee, Weihrauch und Häute nach Syrien bezogen werden, sind Gegenstände, deren Transport zumeist der österreichisch-ungarische Lloyd besorgt.

Derselbe beschäftigt sich weiters viel mit Umladungsgütern aus China und Indien, sei es nach Odessa, sei es nach Triest und Venedig. Die Menge der nach dem letzteren Hafen mittels Lloyd dampfern abgefertigten Sendungen war in 1872 im Vergleiche zum Vorjahre um mehr als ein Drittel grösser. Es kommt nicht selten vor, dass solche Umladungsgüter wegen Mangel an Raum auf den Lloyd dampfern der syrischen Linie hier liegen bleiben müssen.

Die Zufuhr von Früchten, Holzkohle, Brennholz, Vieh, Wein, Steinen, irdenem Geschirr und Bauholz aus Caramanien geschieht durch ottomanische und griechische Küstenfahrzeuge.

Die Waarendurchfuhr im Canal von Suez während des Jahrs 1871 zeigt folgende, der „Statistique de l’Egypte“ (Jahrgang 1872) entnommene Belange: Baumwolle 218.580 Tonnen, Reis und Kornfrüchte 112.190 T., Kaffee, Colonialien und andere Nahrungsmittel 42.410 T., Thee 51.000 T., Seide 2105 T., Tabak 5010 T., Ballast und Diverse 183.000 T. Im Ganzen haben also 614.295 T. von Suez nach Port-Saïd transitirt. Andererseits gingen von Port-Saïd nach Suez im Ganzen 731.890 T., nämlich: englische Manufacte 252.490 T., andere Manufacte 96.200 T., Erntefrüchte 49.000 T., Kohlen 104.200 T., Ballast, Telegrafenkabel, Maschinen und andere Gegenstände 230.000 T.

Im Jahre 1872 sind nach Aufzeichnungen des hiesigen Compagnie-Hafenamts (in welche übrigens die Anzahl der Ballast-Tonnen nicht mit aufgenommen wurde) von Suez nach Port-Saïd durchgegangen: Baumwolle 68.400 T., Kaffee 2920 T., Thee 79.550 T., Reis 71.580 T., Seide 618 T., Zucker 2000 T. *), diverse Waaren 399.174 T., Baumwollsamensamen (via Ismaïlia) 8728 T.; somit im Ganzen 632.970 T.

Der letztjährige Transit von Port-Saïd nach Suez umfasste 594.098 T., u. zw.: Kohlen 100.772 T., Salz 6300 T., Kornfrüchte 4700 T., verschiedene Waaren 482.326 T.

Die diesjährige muselmännische Pilgerfahrt nach Mekka, welche, weil einer der Feiertage auf Freitag fiel, eine sehr besuchte war (man rechnet ungefähr 190.000 Pilger, gegen 100.000 im vorigen Jahre), hat dem österreichisch-ungarischen Lloyd, welcher auf seinen Fahrten nach Bombay mit Pilgern in Dscheddah anlies, und ebenso der Gesellschaft „Adria“ einige ergiebige Passagierfrachten zugebracht.

Die Zahl der zu den letzten Festen via Suezcanal gewanderten Pilger wird in runder Zahl auf 19.000 angegeben, und die Rückkehr dürfte eher noch mehr ergeben. Das Jahr 1872 weist 8708 Pilger in der Fahrt nach dem Hedschaz und 2705 von dorthier nach, welche ihren Weg durch den Suezcanal eingeschlagen haben.

Die Ausfuhr ist nahezu unbedeutend und hat mit allerlei Schwierigkeiten zu kämpfen.

Der wichtigste, ja einzige bedeutende Exportartikel ist der Baumwollsamensamen, welcher ans Zagazig auf dem Süsswasser-Canal über Ismaïlia oder von Mansurah und Umgebung theils über den Menzaleh-See und theils auf dem Nil über Damiette auf arabischen Barken hicher gebracht wird, um dann auf Segel- oder Dampfschiffen nach England, zu einem kleinen Theile auch nach Frankreich zu gelangen.

Der Samen von Mansurah gilt als der beste in ganz Aegypten. Die erste Ausfuhr von Baumwollsamensamen über Port-Saïd hat während der Campagne 1870/71 (von

*) Offenbar betrug der Verkehr in diesem Artikel viel mehr und muss das Fehlende in den Diversen begriffen sein.

October bis nahezu Ende Mai) stattgefunden und betrug ca. 58.000 Ardeb (8 Ardeb = 1 Tonne). In der Campagne 1871/72 sind 62.800 Ardeb ausgeführt worden.

Die Campagne 1872/73 dürfte ca. 300.000 Ardeb in der Ausfuhr über Port-Saïd ergeben. Bis 20. März waren in Ismaïlia bereits 90.000 Ardeb Samen aus Zagazig auf 16 Segel- und 3 Dampfschiffen, und hier in Port-Saïd 25.000 Ardeb Zagazig- und 148.000 Ard. Mansurah-Samen auf 13 Segel- und 10 Dampfschiffen zur Verladung gekommen, wovon 93.000 Ard. auf dem Menzaleh-See und 65.000 Ard. über Damiette hieher gelangten. Von diesen zwei Partien sind ca. 12.000 Ard. auf 4 Segelfahrzeugen und ein kleiner Theil auf Dampfern der Messageries Maritimes und der Compagnie Fraissinet nach Marseille verschickt worden; alles Uebrige ging nach England.

Das Haus, welches als ersten Versuch den Samen (bis Ende März bei 65.000 Ard.) über Damiette bezogen hat, versendete diese Menge auf 7 eigens gemietheten Dampfern nach England.

Die Provinzen Zagazig und Mansurah produciren allein 600.000 Ard., d. i. die Hälfte der gesamten Baumwollensamen-Ernte Aegypten's; nach den heurigen Berechnungen nimmt man an, dass in der nächsten Campagne wohl über 450.000 Ard. via Port-Saïd zur Ausfuhr kommen werden.

Die Frachten nach England variirten zwischen 20—30 Schilling pr. Tonne. Für Segelschiffe, welche bereits in England zur Rückladung mit Samen gechartert wurden, betrug die Fracht 20—21 Sch. Loco Port-Saïd wurden im Durchschnitt 25 Sch. bewilligt und für Segelschiffe, welche in Alexandrien aufgenommen wurden, um in Ismaïlia oder hier die Ladung abzuholen, 28 Sch., die Canalgebühr selbstverständlich zu Lasten des Verladers.

Segelschiffe mit der Bestimmung nach Marseille erreichten 18 Francs, Dampfschiffe nach England 28—30 Sch., es wurde aber Samen von Ismaïlia oder Port-Saïd auch auf Steamern, welche von Indien und China komend den Suezcanal passirten, verschickt und zwar zum Satze von 25 Frs. auf den Messageries-Dampfern, zu 20 Frs. auf den Fraissinet-Dampfern und bis zu 15 Frs. auf jenen von Rubattino.

Nach ihrer Nationalität vertheilen sich die Fahrzeuge, welche bisher an der letzten Campagne theilgenommen haben, wie folgt: In Ismaïlia: 6 englische Segel- und 3 Dampfschiffe, 4 österreichisch-ungarische, 4 italienische und 2 norwegische Segelschiffe; in Port-Saïd: 7 englische Dampfer und 2 Segelschiffe, 5 österreichisch-ungarische und 7 italienische Segelschiffe.

Von Baumwolle wurden probeweise ca. 600 T. ausgeführt. Niemand wagt es jedoch, mit diesem reichen Artikel sich dermalen in starke Speculationen einzulassen, weil es hier an feuersicheren Lagern für die auf eine geraume Zeit bis zur Ansammlung einer vollen Ladung aufzuspeichernde Waare gebricht, und unter solchen Umständen die Versicherungsgesellschaften die Assecuranz gegen Feuersgefahr gar nicht oder nur gegen sehr hohe Prämien übernehmen.

Es geschieht hier überhaupt sehr wenig, was zur Förderung des Verkehrs beitragen könnte. Vor Allem braucht man gute Communicationen mit dem Innern, namentlich einen schiffbaren Süßwasser-Canal von Zagazig durch den Menzaleh-See bis Port-Saïd oder doch wenigstens von Menzaleh über den See hieher, wodurch sich die Einfuhr über Port-Saïd nach Aegypten schnell entwickeln würde. Die mit Producten aus Mittel- und Unter-Aegypten hier eintreffenden Flussfahrzeuge fänden dann Rückfracht an Kohlen, Holz und anderen Waaren; und was am meisten in Betracht zu ziehen ist, die aus Indien oder Ost-Asien rückkehrenden Schiffe würden hier auf Ladung rechnen können.

Dadurch kämen sie in die Lage, an ihren Abgangsorten Ladung für verschiedene Bestimmungsorte aufzunehmen, welche sie in Port-Saïd ablassen und durch andere

ersetzen könnten, und da sie auf diese Art viel leichter und schneller die volle Ladung finden, würde es ihnen auch ermöglicht, billigere Frachtsätze zu stellen.

Ausser Baumwollsamem und ein wenig Baumwolle wird jetzt noch viel altes Material der Suezcanal-Gesellschaft ausgeführt, als: Schienen, Baggermaschinen, Elevateurs, Rinnen, Locomotiven, Chalands, Schaufeln, Eisen-, Kupfer- und andere Geräthschaften, welche im Jahre 1871 das italienische Haus U. Geisser & Co. zusammen für 3½ Mill. Frs. hier erstanden hat. Ein grosser Theil hievon wurde nach Italien und Deutschland verschickt; in neuerer Zeit sind derlei Ladungen auch nach New-York und S. Francisco abgegangen. Seit Mai 1872 haben 6 österreichisch-ungarische Segelschiffe Partien dieses Artikels hier geladen; 3 derselben waren nach Amerika bestimmt.

Ueberhaupt zeigt die nationale Segelschiffahrt seit Mai 1872 eine in erfreulicher Weise erhöhte Theilnahme am hiesigen Frachtengeschäfte. Während der zweiten Hälfte des vorigen Jahrs sind 9 Schiffe unter österreichisch-ungarischer Flagge für Getreideladungen an der syrischen Küste, die nach England zu schaffen waren, unter ganz vortheilhaften Bedingungen gechartert worden.

Während in 1871 nur 8 nationale Segelschiffe hier eingetroffen sind, weist das Jahr 1872 deren 21 nach, welche, bis auf 6, alle mit Ladung oder zur Aufnahme von solcher an der nahen Ostküste des Mittelmeers ausgelaufen sind.

Der Schiffsverkehr im hiesigen Hafen zeigt, mit Ausnahme der Fahrzeuge, welche den Suezcanal passirten, folgende Resultate:

Flagge	1871		1872	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische:				
Dampfer	51	} 67.626	57	} 72.703
Segelschiffe	8		19	
Englische:				
Dampfer	72	} 50.687	87	} 90.727
Segelschiffe	59		26	
Französische:				
Dampfer	86	} 52.332	81	} 74.105
Segelschiffe	1		2	
Italienische:				
Segelschiffe	43	19.982	44	19.420
Russische:				
Dampfer	52	} 34.519	58	} 44.434
Segelschiffe	4		2	
Preussische:				
Segelschiffe	8	3.222	1	459
Ottomanische:				
Dampfer	—	—	1	} 12.828
Segelschiffe	140	4.796	180	
Aegyptische:				
Dampfer	111	} 70.898	21	} 13.650
Segelschiffe	10		35	
Griechische:				
Segelschiffe	14	1.743	19	2.647
Norwegische:				
Dampfer	—	—	1	} 1.272
Segelschiffe	9	3.963	1	

F l a g g e	1871		1872	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Schwedische:				
Segelschiffe	.	.	2	691
Samiotische:				
Segelschiffe	2	72	2	75
Jerusalemitanische:				
Segelschiffe	2	400	1	75

Volkswirtschaftliche Verhältnisse der Colonie Neusüdwaales.

Sydney. Die Colonie Neusüdwaales ist in jeder Beziehung in blühendem Fortschritte begriffen. Die Ernten des Jahrs 1872 sind im Allgemeinen bedeutend ergiebiger als jene der Vorjahre ausgefallen und wenn auch in einzelnen Districten der Brand (Rust und Blight) am Getreide grossen Schaden anrichtete und auch in den Weinbergen das „Oidium Tuckerii“ sich an manchen Stellen wieder zeigte, so ist dieses doch bei weitem nicht in so verheerendem Grade aufgetreten, als im Jahre vorher. Auch die Cultur des Zuckerrohrs erfreut sich einer bedeutenden Entwicklung.

Die Preise der Hauptexportartikel der Colonie als: Wolle, Talg und Häute sind in Folge erhöhter Nachfrage gestiegen. Die Ausfuhr von präservirtem Fleische ist im Zunehmen begriffen, da dieser Artikel auf verschiedenen europäischen Märkten günstig aufgenommen wurde. Es sind bereits grosse Etablissements zu diesem Zwecke im Innern des Landes errichtet, und dürfte dieses Präparat ein Hauptgegenstand für die Ausfuhr dieser Colonie werden.

Ganz besonderen Aufschwung haben die Goldminen genommen, unter welchen die zu Anfang 1872 aufgefundenen, unermesslich reichen Quarzriffe zu Hawkings Hill Tambaroera obenan stehen.

Die reichsten „Claims“ daselbst befinden sich fast durchgängig in den Händen von Deutschen, welche da seit 16 Jahren unter grossen Strapazen und Entbehrungen arbeiteten und welchen das ihnen zu Theil gewordene Glück von ihren englischen Mitcolonisten durchaus nicht missgönnt, sondern als ein wohlverdienter Lohn ihrer Ausdauer und ihres Fleisses betrachtet wird.

Zwei dieser Claims haben binnen 12 Monaten jedes über 100.000 Pfd. Stlg. Gold geliefert, und wie ferner berichtet wird, ergab die Crushing des binnen 2 Monaten zu Tage geförderten Quarzes aus „Krohmann's Claim“ einen Ertrag von 14.071 Unzen im Werthe von ca. 56.000 Pfd. Stlg.

Diese glänzenden Resultate dürften aber noch durch die im September 1872 im Norden der Colonie (Quydir-District) neu entdeckten Kupfer- und Zinnminen übertroffen werden, welche nach dem Ausspruche der Experten ganz ausserordentlich reichhaltig sein sollen.

Es ist nur sehr zu bedauern, dass es hier an Leuten gebricht, welche mit dem Schmelzen dieser Erze vertraut sind, und competente Bergakademiker, hauptsächlich Schmelzer, sowie überhaupt in dieser Branche (Kupfer und Zinn) erfahrene Grubenarbeiter würden hier bereitwillig gegen hohen Lohn engagirt werden.

Jedenfalls würde das Aufblühen der Colonie ein viel schnelleres sein, wenn die Bevölkerung nicht gar so klein im Vergleiche zur Ausdehnung des Landes wäre.

Dieselbe vermehrte sich im Laufe des letzten Jahres um 3 pCt., $\frac{2}{3}$ davon durch Geburten und $\frac{1}{3}$ durch Einwanderung.

Letztere ist eine sehr geringe, und der Grund hievon liegt wohl in der grossen Entfernung von Europa. Und doch verdiente vielleicht keine Colonie mehr Beachtung wie diese, da ihre Erwerbsquellen unerschöpflich sind.

Der folgende Auszug aus dem officiellen Berichte des Registrar General (Blue Book), die Statistik der Colonie Neusüdwaales für das Jahr 1871 betreffend, bietet über Bevölkerung, Handels- und Industrieverhältnisse, Schifffahrt u. dgl. eine genauere Uebersicht.

Die Bevölkerung der Colonie betrug im genannten Jahre 519.182 Personen, darunter 284.151 männliche und 235.031 weibliche. Eingewandert sind im Laufe des Jahres 14.516, ausgewandert 9676 Personen. Geburten zählte man 15.266, Todesfälle 4905. Darnach ergab sich eine Zunahme der Bevölkerung um 15.201 Köpfe oder 3.01 Percent.

Das Schulwesen veranlasste eine Staatsausgabe von 199.218 Pfd. Stlg. Der Stand der Schulen war folgender:

	Schulen	Lehrer	Schüler
Öffentliche Schulen	655	799	38.077
Fachschulen	223	426	24.218
Waisenschulen	6	17	1.560
Universität in Sydney	1	5	45
St. Paul's College	1	1	5
St. John's College	1	2	9
Grammar-Schule in Sydney	1	10	237
Taubstumm- und Blindeninstitut	1	3	38
Privatschulen	561	826	13.700
Zusammen	1.450	2.089	77.889

Der Gesamtwert der Ausfuhr belief sich in 1871 auf 11,245.032 Pfd. Stlg., jener der Einfuhr auf 9,609.508 Pfd. Stlg., mithin war erstere um 1,635.524 Pfd. Stlg. grösser. Auf den Kopf der Bevölkerung entfallen ungefähr 18 Pfd. Stlg. von der Einfuhr und 22 Pfd. Stlg. von der Ausfuhr. Im Vergleiche zum Jahre 1870 stieg die Ausfuhr um 3,254.994 Pfd. Stlg. und die Einfuhr um 1,852.227 Pfd. Stlg.

Der Provenienz nach vertheilt sich der Einfuhrwerth des Jahres 1871 folgendermassen: England 3,252.617 Pfd. Stlg., Victoria 1,698.236 Pfd. Stlg., Queensland 1,597.790 Pfd. Stlg., Neuseeland 881.501 Pfd. Stlg., andere englische Colonien 1,350.577 Pfd. Stlg., China 301.400 Pfd. Stlg.; andere fremde Länder 527.387 Pfd. Stlg.

Die hauptsächlichsten Artikel der Einfuhr waren: Tuch- und Modewaaren 180.061 Pfd. Stlg., Bier 237.847 Pfd. Stlg., wollene Decken 41.794 Pfd. Stlg., Kerzen 50.931 Pfd. Stlg., Confituren und Präserven 40.352 Pfd. Stlg., Kupfererz 111.501 Pfd. Stlg., Kupfer 98.362 Pfd. Stlg., Baumwolle 49.328 Pfd. Stlg., Stahlwaaren 23.231 Pfd. Stlg., Arzneien 45.396 Pfd. Stlg., getrocknete und gesalzene Fische 38.625 Pfd. Stlg., Mehl und Brot 255.484 Pfd. Stlg., Früchte 83.311 Pfd. Stlg., Weizen 286.164 Pfd. Stlg., Reis 68.794 Pfd. Stlg., Krämerwaaren 96.122 Pfd. Stlg., Eisenwaaren 125.206 Pfd. Stlg., Hüte und Mützen 70.495 Pfd. Stlg., Strumpfwaaren 70.977 Pfd. Stlg., rohes Eisen und roher Stahl 80.877 Pfd. Stlg., Juwelen und Goldwaaren 36.797 Pfd. Stlg., Stiefel und Schnhe 170.123 Pfd. Stlg., Leinenwaaren 698.320 Pfd. Stlg., Schwefelhölzchen 17.180 Pfd. Stlg., Maschinen 45.469 Pfd. Stlg., Sattlerwaaren 35.741 Pfd. Stlg., Seidenzeug 35.494 Pfd. Stlg., Brauntwein 177.833 Pfd. Stlg., Rum 48.275 Pfd.

Stlg., Genever 21.060 Pfd. Stlg., Gin 8.019 Pfd. Stlg., Whisky 10.498 Pfd. Stlg., Bücher u. dgl. 128.468 Pfd. Stlg., Rohzucker 526.101 Pfd. Stlg., Thee 321.257 Pfd. Stlg., Tabak und Cigarren 79.154 Pfd. Stlg., Spielwaaren 49.699 Pfd. Stlg., Wein 56.775 Pfd. Stlg., Wolle 96.604 Pfd. Stlg.

Von dem Gesamtwerthe der Ausfuhr entfallen auf: Grossbritannien 4,378.281 Pfd. Stlg., Victoria 4,577.559 Pfd. Stlg., andere englische Colonien 1,931.243 Pfd. Stlg., sonstige Länder 357.949 Pfd. Stlg.

Die Ausfuhr umfasste folgende vorzüglichere Landesproducte: 65,611.953 Pfd. Wolle im Werthe von 4,748.160 Pfd. Stlg., Gold für 2,074.937 Pfd. Stlg., Talg für 245.727 Pfd. Stlg., 565.429 Tons Kohlen für 256.690 Pfd. Stlg., Häute und Leder für 177.262 Pfd. Stlg., präservirtes Fleisch für 133.266 Pfd. Stlg., Kupfer für 237.243 Pfd. Stlg.

Im Jahre 1871 liefen hier 1891 Schiffe mit einem Gesamtgehalt von 706.019 T. ein, folglich um 33 Schiffe mehr als im Vorjahre. Die relativ grösste Anzahl Fahrzeuge entfällt auf folgende Provenienzen: Ceylon 15 Schiffe von 15.204 Tonnen, China 23 Schiffe von 8967 T., Fiji 40 Schiffe von 9268 T., Grossbritannien 67 Schiffe von 69.008 T., Honolulu 11 Schiffe von 8017 T., Mauritius 22 Schiffe von 6309 T., Neu-Caledonia 35 Schiffe von 6294 T., Neuseeland 287 Schiffe von 96.597 T., Südanstralien 162 Schiffe von 53.417 T., South Sea Island 34 Schiffe von 5307 T., Tasmania 104 Schiffe von 21.148 T., Vereinigte Staaten 38 Schiffe von 37.686 T., Victoria 670 Schiffe von 268.770 T., Queensland 326 Schiffe von 83.234 T.

Ausgelaufen sind 2123 Schiffe von 794.460 T. (gegen 2066 Sch. von 771.942 T. im Vorjahre). Davon gingen nach: Ceylon 20 Schiffe von 18.447 T., China 118 Sch. von 53.155 T., Fiji 35 Schiffe von 7699 T., Grossbritannien 53 Schiffe von 56.661 T., Honolulu 16 Schiffe von 8647 T., Indien 8 Schiffe von 6822 T., Manila 16 Schiffe von 7008 T., Mauritius 23 Schiffe von 6489 T., Neu-Caledonia 36 Schiffe von 5879 T., Neuseeland 281 Schiffe von 94.418 T., Queensland 300 Schiffe von 78.827 T., Rnsland 26 Schiffe v. 10.458 T., Südanstralien 199 Schiffe von 66.216 T., South Sea Island 41 Schiffe von 6153 T., Tasmania 102 Schiffe von 25.891 T., Ver. Staaten 50 Schiffe von 47.533 T., Victoria 734 Schiffe von 270.625 T.

Im Jahre 1871 wurden 20 Schiffe von 1798 T. neu gebaut und die Handelsflotte der Colonie belief sich am Schlusse jenes Jahres auf 60 Schiffe von 9463 T.

Die Zahl der Mühlen betrug in 1871 190, jene der Fabriken und gewerblichen Anstalten 6827, folglich um 35 weniger als im Vorjahre.

Die vorhandenen 7 Tuchfabriken erzeugten 267.196 Yard Tuch; die 33 Tabakfabriken 6366 Ctr. Tabak; die 31 Seifensiedereien und Kerzenfabriken 80.652 Ctr. Seife und 13.568 Ctr. Lichter; die 7 Zuckerrohrmühlen 35.836 Ctr. Zucker und 113.151 Gallonen Molassen; die 2 Zuckerraffinerien 155.394 Ctr. Zucker; die 44 Talgfabriken 73.737 Ctr. Talg.

Die königliche Münze empfing im genannten Jahre von den westlichen, südlichen und nördlichen Goldfeldern 296.928 Unzen Goldstaub im Werthe von 1,143.781 Pfd. Stlg., gegen 198.664 Unzen und 763.655 Pfd. Stlg. in 1870. Ferner wurden 23 Kohlenminen bearbeitet, welche 898.784 Tonnen im Werthe von 316.340 Pfd. Stlg. lieferten; 9 Kupferminen ergaben 667 T. im Werthe von 47.275 Pfd. Stlg.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Ernte vom 1. März 1872, im Vergleiche zu der des Vorjahrs:

	1871	1872
Weizen, Bushel . .	999.595	2,229.642
Mais, „ . .	2,340.654	4,015.973
Gerste, „ . .	47.701	55.284
Hafer, „ . .	119.365	280.887

	1871	1872
Roggen, Bushel	11.691	17.339
Kartoffeln, Tonnen	34.118	44.758
Tabak, Ctr.	700	4.475
Arrowroot, Pfd.	22.897	26.454
Sago, Ctr.	100	173
Zuckerrohr, Ctr.	13.567	24.824
Heede, Tons	69.601	77.459
Wein, Gallonen	342.674	413.321

Der Viehstand der Colonie umfasste: 304.100 Pferde, 2,014.888 St. Hornvieh, 16,278.697 Schafe, 213.193 Schweine.

Der Gesamtbetrag an baarem Gelde und Goldbarren in der Münze und den sämtlichen Banken belief sich am 31. December 1871 auf 2,522.387 Pfd. Stlg., was ein Zuwachs um mehr als 1 Million Pfd. Stlg. im Vergleiche zum Vorjahre ist. Der Betrag des von den hiesigen Banken ausgegebenen Papiergeldes war zur selben Zeit 753.785 Pfd. Stlg.

Die Depositen in den Sparcassen und den Banken betragen ferner 7,989.799 Pfd. Stlg., wornach auf den Kopf der Gesamtbevölkerung ca. 15 Pfd. Stlg. kommen.

Der Werth des im Laufe des Jahres in die Münze abgelieferten Goldes war 2,887,601 Pfd. Stlg.; geprägt wurden Sovereigns für 2,814.000 Pfd. Stlg., und 56.418 Pfd. Stlg. gelangten in Goldbarren zur Ausgabe. Der Ueberschuss gegen 1870 bezifferte sich sonach mit 1,627.120 Pfd. Stlg. Der Reinertrag dieses Etablissements war 18,887 Pfd. Stlg.

Die Gesamtlänge der vorhandenen Eisenbahnen betrug 344 Meilen. Im Laufe des Jahrs wurden auf denselben 1,067.686 Passagiere befördert, was eine Einnahme von 125.881 Pfd. Stlg. ergab. Der Güterverkehr belief sich auf 741.984 Tonnen mit einem Ertragnisse von 225.826 Pfd. Stlg., so dass mit Hinzurechnung von 3614 Pfd. Stlg. für Rente und sonstige Chargen eine Gesamteinnahme von 355.321 Pfd. Stlg. sich herausstellte. Die Verwaltungskosten betragen 197.065 Pfd. Stlg., folglich verblieb ein Reinertrag von 158.256 Pfd. Stlg.

Die Zahl der Telegraphenstationen war 89 und die Länge der Linien 5579 Meilen. Es wurden 218.530 Telegramme befördert und die Einnahmen betragen 32.664 Pfd. Stlg., gegen 32.037 Pfd. Stlg. im Vorjahre.

Die Errichtung der verschiedenen Linien kostete 199.245 Pfd. Stlg., was einen Durchschnittspreis von ca. 36 Pfd. Stlg. pr. Meile ausmacht.

In der Colonie gab es ferner 570 Postämter, deren Thätigkeit eine Einnahme von 84.890 Pfd. Stlg. gegenüber einer Gesamtausgabe von 85.398 Pfd. Stlg. lieferte.

Die Zahl der im Lande expedirten Briefe war 5,803.700, derjenigen ausserhalb der Colonie 1,127.100, endlich der Stadtbriefe 578.700, im Ganzen also 7,509.500 Briefe.

An Zeitungen wurden im Lande 2,831.700 St., ausserhalb der Colonie 1,160.400 St., daher zusammen 3,992.100 St. befördert.

Die Republik Guatemala.

Guatemala. Die Republik Guatemala bildet erst seit März 1847 einen selbstständigen und unabhängigen Staat, nach einer Uebergangsperiode blutiger politischer Wirren, welche keineswegs dazu angethan war, einen raschen Aufschwung der jungen

Nation oder ein baldiges Erschliessen der Quellen natürlichen Reichthums im Lande vorzubereiten.

Im Vergleiche zu andern, ehemalig spanischen Colonien Amerika's, deren Unabhängigkeitserklärung von dem Mutterlande mehr oder weniger in dieselbe Zeit mit derjenigen Guatemala's fällt, ist daher diese Republik sehr zurückgeblieben, und steht sogar auf einer sehr niedrigen Stufe nationaler Entwicklung.

Es darf jedoch das Zurückbleiben in geistiger wie in materieller Hinsicht wohl nicht den unglücklichsten politischen Verhältnissen allein beigegeben werden, vielmehr wurden diese nur möglich gemacht durch den rohen und unwissenden Zustand einer überaus gemischten Bevölkerung.

Weit vorwiegend besteht sie aus Indianern verschiedener Stämme, an welche die Civilisation entweder noch gar nicht herangetreten, oder doch nur auf eine Weise, welche keine sehr wesentliche Verbesserung des Urzustandes vor der Eroberung mit sich brachte; ferner aus deren Kreuzung mit der spanischen weissen Race, welche die sog. Ladinos zur Folge gehabt, Mischlinge, denen von ihren Vorfahren als Erbtheil vorzüglich die Schwächen geworden.

Die rein weissen Einwohner stehen numerisch in auffallendem Missverhältnisse zu den vorgenannten, zeigen auch heutzutage wenige der charakteristischen grossen Eigenschaften, welche ihre Ahnen, die Eroberer dieser Länder, kennzeichneten.

Die lateinische Race scheint nicht die Lebensfähigkeit der indianischen zu besitzen; sie ist seit der Eroberung von der letzteren immer mehr absorbirt worden, hat sich bequemt, statt die Indianer zu heben, sich von denselben zu einer niedrigeren Stufe geistiger Entwicklung hinabziehen zu lassen. Eine Hemmung oder gänzliche Unterbrechung dieser Degeneration steht kaum zu erwarten; man ist sich ihrer nicht einmal bewusst.

Lange Jahre haben nicht vermocht, einen grossen Fortschritt in der Civilisation zu bewerkstelligen, und es ist anzunehmen, dass die Bevölkerung Guatemala's vor 50 Jahren ebenso apatisch, energielos und am Althergebrachten hangend war, wie heute, und dass vor 50 Jahren die Zustände, welche zur Unabhängigkeit von Spanien führten, mehr mit den Interessen einzelner Ausnahmen, als mit denen der Gesamtheit collidirten.

Die grossen natürlichen Vortheile des Landes tragen unzweifelhaft dazu bei, die Civilisation der Einwohner zu hemmen; Klima und Production gestatten fast ein müheloses Leben, daher werden Anstrengungen vermieden. Eine derartige Bevölkerung macht aber die geringe Entwicklung von Ackerbau, Handel und Gewerben in einem Lande erklärlich, das von der Natur bestimmt scheint, mit den reichsten Staaten Spanisch-Amerika's in gleichem Range zu stehen.

Guatemala liegt zwischen dem 13° 42' und 18° 20' nördlicher Breite, und dem 88° und 93° 5' westlicher Länge (von Greenwich, auf dessen Meridian auch alle nachfolgenden Längenangaben sich beziehen). Im Norden und Westen grenzt die Republik an Mexico, und zwar die Provinzen Chiapas, Tabasco und Yucatan; im Osten an die britische Colonie Belize und den atlantischen Ocean (Golf von Honduras); im Süden an Honduras, San Salvador und den Stillen Ocean.

Die Grenze gegen Mexico bilden theilweise die Flüsse Usumacinta, San Pedro, Azul, Hondo, Sintalá, Cuilco und Istatán, theils auch Grenzlinien, die theoretisch genau angegeben sind, aber Vieles zu wünschen übrig lassen.

So ist Soconusco in der Lage, von beiden Republiken beansprucht zu werden, wird auf Karten als Provinz Guatemala's verzeichnet, ist aber thatsächlich im Besitze Mexico's. Dann führt die Grenzlinie zwischen Peten und Yucatan durch gänzlich unbekanntes Regionen, ebenso wie zwischen Vera-Paz und Belize, bis zum Parstoon-Flusse. Nach Honduras zu bildet das Guuja-Gebirge, gegen Salvador der Paz-Fluss natürliche Grenzen.

Zuverlässige Specialkarten existiren nicht, obwohl Karten von Baily, Kiepert und Goussen den allgemeinen Bedürfnissen entsprechen.

Der Flächeninhalt wird auf 4500 Quadratmeilen geschätzt, wovon etwa ein Drittel auf gänzlich unbekannt, theilweise von isolirt lebenden Indianerstämmen bewohnte Landtriche entfallen dürfte.

Das Klima ist in den niedrig gelegenen Küstenstrichen ein tropisches, im Innern wechselt dasselbe bedeutend, je nach der mehr oder weniger erhabenen Lage über dem Meeresspiegel, der Bodenbeschaffenheit und der daraus folgenden stärkeren oder schwächeren Vegetation.

Im Allgemeinen kann man vier hauptsächliche Zonen unterscheiden, die jedoch keineswegs scharf abgegrenzt sind, ja oft in einem Radius von wenigen Meilen sämmtlich Vertretung finden.

Heiss und feucht sind die Küstenländer; heiss und trocken die tiefgelegenen Binnenthäler mit spärlicher Vegetation; gemässigt und feucht dichtbewaldete Gebirgszüge; gemässigt und trocken die fast kahlen Hochebenen.

Als gesund gelten vorzüglich die hochgelegenen, trockenen Gegenden; die feuchten, sumpfigen Küstenstriche sind besonders für Europäer gefährlich, wenn auch nicht geradezu tödtlich.

Epidemische Krankheiten sind verhältnissmässig selten; das gelbe Fieber ist noch nicht aufgetreten. Die Cholera ist zweimal in diesem Jahrhundert erschienen und Fälle von perniciosem Malariafieber kommen fast alljährlich vor.

Der Temperaturwechsel zwischen Sommer und Winter beträgt 3—5° C.; die Regenzeit tritt im April oder Mai ein und dauert bis October oder noch länger.

Mit Ausnahme eines durchschnittlich 12—15 Meilen breiten Gürtels längs der Südküste ist das ganze Land gebirgig; die Cordillera de los Andes begrenzt dieses Flachland nach Norden zu, läuft parallel mit dem Ufer des Stillen Oceans und bildet den Hauptgebirgszug. Niedriger als in Nord- oder Südamerika, erreichen ihre höchsten Gipfel nur die Höhe von etwa 14.000 Fuss, während die grosse Mehrzahl Hochebenen von 4000 bis 7000 Fuss über dem Meere bilden, deren Abstufungen klimatisch sich am besten zu Ansiedelungen und zur Production des nothwendigsten Lebensbedarfes eignen.

Abzweigungen von dieser Cordillera durchziehen nach Norden und Osten das ganze Land; die bedeutenderen sind die Sierra Madre, das Chamá-, Sta. Cruz-, Minas- und Copan-Gebirge. Die Berge Azulco, Conzuaco und Moyuta bilden ein abgeschlossenes Gebirge im Departement Juliapa.

Fast alle diese Gebirge sind vulkanischen Ursprunges und gehören einer geologisch nicht festzustellenden Periode an. Es ist anzunehmen, dass das ganze Land eine allmähige Erhebung erleidet, ähnlich der in Südamerika constatirten. Demnach bildete Guatemala einstens den grösseren Theil einer Insel, welche von den beiden Oceans und zwei Meerengen begrenzt wurde, deren eine zwischen Tehuantepec und dem Flusse Coatzaco, die andere zwischen Puerto Cabello und Fonseca-Bay den Atlantischen Ocean mit dem Stillen Meere verband.

Nicht wenig mögen die Eruptionen der Feuerberge zur Ausfüllung dieser Wasserstrassen beigetragen haben. Es bilden auch diese Vulkane das merkwürdigste geologische Phänomen Guatemala's; nicht weniger als 25 sind benannt, zumeist in der Cordillera gelegen. Die erwähnenswertheiten sind: Tacaná, Tajumulco, Sta. Maria, Quezaltenango, Atitlan, de Agua, de Fuego. Beweise von Thätigkeit durch Ausbrüche sind nur von fünfben bekannt; dagegen ist das häufige Vorkommen von Erdbeben ganz geeignet, ihre Existenz in beständiger Erinnerung zu halten.

Auch Seen und Flüsse sind in grosser Zahl vorhanden; erstere, theilweise von bedeutender Ausdehnung, sind nur von geringer localer Bedeutung für den Handel. Nur der See von Izabal hängt durch einen schiffbaren Fluss mit dem Atlantischen Meere

zusammen; eine am Anflusse des letzteren bei Livingstone befindliche Barre verhindert jedoch die Befahrung mit grösseren Fahrzeugen.

Indenselben See ergiesst sich auch der einzige schiffbare Fluss, der Polochie, dessen Lauf westlich bis Telsman (in etwa 90° nördlicher Länge und 15° 30' nördlicher Breite), also beinahe in den Mittelpunkt des Landes führt. Augenblicklich ist der Fluss für Boote mit 3—4 Fuss Tiefgang bei niedrigstem Wasserstande ohne Schwierigkeit zu passiren; mit geringen Correctionen könnten jedoch die bestehenden seichten Stellen beseitigt werden und bei der gleichmässigen Stromschnelle von 4—5 Knoten pr. Stunde einen beliebigen Verkehr mit Dampfschiffen gestatten.

Leider hat diese, Angesichts der mangelnden Wege so wichtige Wasserstrasse noch keine entsprechende Würdigung gefunden, während das Project, einen andern, sich in den Atlantischen Ocean ergiessenden Fluss, den Motagua, zu canalisiren, obschon dasselbe von englischen Ingenieur-Officieren als unausführbar charakterisirt worden war, eine Zeitlang grossen Anklang fand. Zur Ausführung ist es allerdings nie gekommen. Die Flüsse, welche sich in grosser Anzahl in den Stillen Ocean ergiessen, sind auf keine Weise für die Schifffahrt verwendbar.

Am Atlantischen Ocean besitzt Guatemala den sicheren und geschützten Hafen von Sto. Tomas (W. 88° 35' 6", N. 15° 38' 3"), einst eine belgische Colonie, welche durch beispiellos schlechte Verwaltung zu Grunde ging. Nahe beim Anflusse des Rio Dulce gelegen, bietet dieser Hafen die grössten Vortheile für den Fall der Eröffnung der Polochie-Wasserstrasse oder selbst für den schon öfters projectirten Landweg von Guatemala nach Izabal, welcher letzterer Ort, am See gleichen Namens gelegen, ebenfalls als Hafen aufgezählt wird.

Vor der Verbindung mit Panamá geschah auch fast der ganze Handel des Landes über Izabal, jetzt ist es ohne Wichtigkeit.

Am Stillen Ocean werden als Häfen die offenen Rheden von San José de Guatemala (W. 90° 42', N. 13° 50') und Champerico (W. 91° 57', N. 14° 17') aufgeführt, welche aber anlegenden Fahrzeugen keinerlei Schutz bei schlechtem Wetter gewähren.

San José, dessen Wichtigkeit durch die Nähe seiner Lage zur Hauptstadt bedingt ist, besitzt einen Hafendamm oder Werft zur Erleichterung des Verschiffens ausserhalb der Brandung. Die Dampfschiffe der Panamá Railroad-Company und der californischen Linie legen daselbst an. Zum Einschiffen von Landesproducten dienen ausserdem die Rheden von San Geronimo, Tecojate, Sesecapa und San Luis.

Mit Verkehrswegen im Innern ist Guatemala noch sehr übel daran; Fahrwege existiren nur zwischen der Hauptstadt und San José und Quezaltenango, auch an der Küste haben örtliche Interessen die Anlage von kurzen Strecken zur Befahrung mit Ochsenkarren ermöglicht.

Der grösste Theil des Transports findet jedoch entweder mittels Lastthieren oder Indianern statt. Besonders fühlbar ist dieser Uebelstand in den nördlichen Provinzen, die geradezu gezwungen sind, ihre Producte über die Südküste zu exportiren.

Leider haben es Privatinteressen ermöglicht, den ganzen Einfuhrhandel und einen grossen Theil des Ausfuhrhandels nach San José zu dirigiren. Zur Verbindung zwischen dort und Europa dienen einestheils die Dampfschiffe und die Eisenbahn der Panamá Railroad-Company, andernteils Segelschiffe, die um Cap Horn in 4—5 Monaten Europa erreichen — zwei Verbindungen, die ihre bedeutenden Uebelstände haben, erstere vorzugsweise durch bedeutende Frachtkosten, letztere durch Zeitverlust.

Die Anlage einer Strasse nach dem Atlantischen Hafen von Sto. Tomas oder selbst nach Izabal mit entsprechenden Verbesserungen der Barre von Livingstone bietet augenscheinlich so grosse Vortheile, scheint so naturgemäss, dass es nur durch Kenntniss der Motive, die eine Opposition dagegen verursachten, erklärlich wird, wie ein Project nach dem andern vor seiner Ausführung gescheitert ist.

Es genügt, um die Wichtigkeit einer solchen Verbindung zu veranschaulichen, zu sagen, dass Segelschiffe von Sto. Tomaskaum mehr Zeit zur Reise nach Europa gebrauchen, als die combinirten Dampfer- und Eisenbahnlinien über Panamá, und dass der Frachtsatz pr. Segelschiff etwa 25% der jetzigen Frachten auf Dampfern betragen würde.

Die englische Regierung erbot sich im Jahre 1861, zu den Kosten eines Fahrweges von Guatemala nach Izabal 50.000 L. beizutragen, dabei eine Begünstigung der eigenen Colonie Belize beabsichtigend, und als Ersatz für ein an Belize abgetretenes Territorium. Sie schickte Officiere zum Vermessen und Abstecken des Weges, konnte jedoch schliesslich die Erfüllung des Vertrags Seitens der Regierung von Guatemala nicht erzielen.

Neuerdings hat letztere beabsichtigt, von der englischen Regierung noch jetzt eine Ausführung des Vertrages zu verlangen; es steht jedoch kaum zu erwarten, dass dieses Verlangen erfüllt werde, besonders seitdem Belize seine Bedeutung als Colonie verloren hat.

Im Jahre 1869 tauchte ein Eisenbahnproject auf; die Ingenieure berichteten günstig über das Terrain, aber zur Ausführung kam das Project nicht; es wäre auch ein derartiges Unternehmen verfrüht.

Die Gesamtproduction des Landes würde kaum genügen, es zu einem rentablen zu machen, und auf die Beförderung der einheimischen Erzeugnisse könnte es nur theilweise rechnen. Für die meisten Producte der Südküste wird Californien der natürliche Markt bleiben.

Die jetzige Regierung scheint gewillt zu sein, dem immer fühlbarer werdenden Mangel an Verkehrswegen abzuhelfen, wenn auch eben nur durch Verbesserung der bestehenden. Für Anlage neuer, grösserer Fahrwege sind vorläufig noch keine Vorschläge gemacht, oder wenn gemacht, gestattet die Lage der Finanzen deren Verwirklichung nicht. Einem Herrn Kelly hat man die Concession zur Erbauung einer Eisenbahn zwischen San José und Guatemala gegeben, doch wird sehr an der Ausführung gezweifelt.

Der Personenverkehr geschieht mit Ausnahme der Linien San José-Guatemala und Quezaltenango-Guatemala, welche mit Omnibussen befahren werden, zu Pferd oder zu Fuss. Letztere Art zu reisen gilt von der Hauptmasse der Bevölkerung; die Indianer legen zu Fuss lange Strecken zurück und befördern zugleich auf dem Rücken eine Ladung von 100—150 Pfd.

So vielversprechend auch die geologische Beschaffenheit des Landes erscheint, so ist bis jetzt noch keine Ablagerung verwerthbarer Mineralien von grösserer Bedeutung entdeckt worden. Das einzige Bergwerksunternehmen, welches je einen Anschein von Prosperität hatte, war Alotepeque, ein Complex von Silbergruben mit einem Amalgamirwerke, welches von einer englischen Compagnie betrieben wurde. Bereits seit zwei Jahren wird jedoch nur mehr ein unregelter Raubbau getrieben, der dem jetzigen Besitzer wenig einträgt.

Blei- und Kupfergänge von hinreichender Mächtigkeit werden wegen ihrer Entfernung vom Hafen und in Folge mangelnder Wege wieder aufgelassen, während einige eigentlich nur von gewissenlosen Speculanten zur Ausbeutung von leichtgläubigen, der Montan-Industrie gänzlich fremden Einheimischen gemissbraucht wurden.

Sparen von Gold finden sich an mehreren Orten in Kies- und Quarzgängen und in den meisten Flüssen, haben auch in verschiedenen Localitäten zu bergmännischen Versuchsarbeiten Anlass gegeben. Von Edelsteinen ist der edle Opal vorgekommen. Locale Werth haben an vielen Orten schöne Bausteine, Marmor, Gyps etc.

Die eigentlichen Quellen des Reichthums liegen für Guatemala in den reichen Producten eines fruchtbareren Bodens, in einem Klima, das jede Art von Vegetation auf das Wirksamste begünstigt. An und für sich liefern schon die Wälder mit ihren mannigfachen schönen Bau- und Luxushölzern Exportartikel, vorzugsweise Mahagoni-, Rosen- und Ebenholz, Cedern-, Brasil- und Campecheholz. Die Ausfuhr ist zwar jetzt auf geringe Quanti-

täten Campeche- und Mahagoniholz an der Nordküste beschränkt, bessere Wege werden aber die grossen Schätze im Innern zugänglich machen.

Verschiedene Euphorbiaceen, besonders *Hevea elastica*, liefern Gummi (Kautschuk). Unmittelbar an der Küste sind überall Cocospalmen, deren Früchte entweder an Ort und Stelle verwerthet oder direct exportirt werden. Der Cacao wächst an vielen Orten wild. In den Wäldern der heissen Küstenländer wird Sarsaparilla in bedeutenden Quantitäten gewonnen.

Im Innern wird vegetabilisches Wachs aus der Frucht der *Styrica cerifera* vorzüglich in Vera Paz gemacht und im Lande selbst verbraucht. Auch die *Myristica sebifera* ist ein häufig vorkommender Baum und wird der vegetabilische Talg mit der Zeit jedenfalls einen bedeutenden Exportartikel bilden. Der *Ricinus officinalis*, der fast überall wild wächst, liefert Oel für den Bedarf des Landes. Die grossen Fichtenwälder der Gebirge geben Bauholz, Harz, Theer und Terpentin, welch' letzterer bei der inländischen Seifenbereitung Verwendung findet.

Der Maguey (ein Agave), der besonders in der Vera-Paz einheimisch ist, giebt Anlass zu einer bedeutenden Industrie, welche die ganze Republik mit Seilerwaaren versieht. Aus demselben Material werden auch Säcke erzeugt, und diese Manufactur hat möglicherweise bei einiger Vervollkommnung in der Vorbereitung des Rohstoffes einen grossen Aufschwung zu erwarten. Theilweise ist der Maguey bereits Culturpflanze geworden und wird mit der Zeit als eine der Aloë an Wichtigkeit gleich geltende Faser exportirt werden.

Vanille wächst an vielen Orten wild, wird jedoch nur an der mexicanischen Grenze bei Soconusco gewonnen. Der Tabak ist auch einheimisch, wird aber in beschränktem Masse cultivirt und liefert bei gänzlicher Unkenntniß der Einwohner bezüglich der Bereitungsmethoden kein gutes Product.

Der Anbau des auch wild vorkommenden Indigo wird, nachdem früher die Cultur in Verfall gerathen, von Neuem in Angriff genommen und verspricht bei ausgezeichneter Qualität bald wieder ein Haupt-Exportartikel zu werden.

Es würde zu weit führen, die zahlreichen Bäume anzuführen, welche essbare Früchte tragen. Unter ihnen herrscht, wie überhaupt in der ganzen Flora des Landes, eine endlose Mannigfaltigkeit. Von wildwachsenden Blumen sind die prachtvollen Orchideen erwähnenswerth, die vielfach nach Europa versendet werden.

Von Culturpflanzen sind in erster Reihe diejenigen zu nennen, welche die hauptsächlichsten Nahrungsmittel der Bevölkerung ausmachen: Bananen, Mais und Bohnen. Die zwei letztgenannten Gattungen werden überall gebaut, während die Bananen ein heisses und feuchtes Klima erfordern.

Die Bananen allein bilden roh oder gekocht ein hinreichendes Lebensmittel für den Indianer, wachsen ohne jegliche Sorgfalt und Pflege, gedeihen und vermehren sich und sind gerade deshalb mehr zum Fluche als zum Segen des Landes geworden. In ihrem Gefolge kommt Arbeitsscheu und Apathie; denn der Indianer, dessen einziges Kleidungsstück ein schmales Lendentuch ist, das zu fabriciren seiner Frau zufällt, der nur den Arm auszustrecken braucht, um seine Mahlzeit zu pflücken, fühlt sich nicht veranlasst zu arbeiten.

Weizen und Gerste werden in einer, dem Bedarfe des Landes keineswegs entsprechenden Menge gebaut; in den Altos säen die Indianer bereits seit Generationen dieselben Felder ohne hinlängliche Vorbereitung ein, und das Resultat ist ein verkümmertes Korn, welches kaum den zehnfachen Ertrag der Saat einbringt.

Europäische Gemüse und Früchte gedeihen spärlich an einzelnen hochgelegenen Stellen, verwildern auch bald; nur wenige des Gartenbaues kundige Europäer haben durch Erzielung schöner Producte bewiesen, dass Mangel an Kenntniß die Ursache hiervon ist. Das soeben Gesagte gilt auch von den Kartoffeln.

In zweiter Linie stehen diejenigen Culturpflanzen, deren Ertrag den Hauptexport des Landes bildet, obzuan Zucker und Kaffee.

Das Zuckerrohr reift je nach der Lage der Pflanzung in 10—15 Monaten und ergiebt dann in ebensovilen aufeinanderfolgenden Jahren 3 bis 6 Ernten. Das Product wird theilweise in Gestalt von Rohzucker ausgeführt, theils als raffinirter Zucker im Lande verbraucht, theils endlich zur Branntweinbrennerei verwendet. Zu letzterem Zwecke dienen neuerdings besonders die Molassen, Rückstände, welche vor dem letzten Regierungswechsel meist unbenützt verloren gingen.

Aus dem Rum zieht die Regierung eine ihrer Haupteinnahmen, der Consum ist enorm und überhaupt unterstützt die Leichtigkeit, mit welcher aus den Zuckerrückständen Rum destillirt wird, das allenthalben verbreitete Laster der Trunkenheit.

Die vorige Regierung verlieh für jährlich 480.000 Pstr. das Monopol der Rum-brennerei an eine Actiengesellschaft, welche glänzende Geschäfte machte; die jetzige Regierung sucht durch Besteuerung der Fabrikanten und Wiederverkäufer wo möglich eine grössere Einnahme zu erzielen.

Der Kaffeebaum giebt erst im dritten oder vierten Jahre den ersten Ertrag, hält aber dann auch viel länger aus. Ueber die Dauer der Kaffeepflanzungen liegen noch keine zuverlässigen Daten vor; die ältesten derselben, die vom Jahre 1858 herstammen, geben noch gute Ernten, während andere schon nach 7—8 Jahren erschöpft sind.

Der Anbau sowohl des Zuckerrohrs, als auch des Kaffeebaumes ist wesentlich in der Zuzahme begriffen, und die vorhandnen Terrains an der Küste, sowie viele noch nicht durch Wege zugängliche Strecken im Innern gestatten eine ganz unberechenbare Ausdehnung desselben.

Der Cacao wird neuerdings weniger angepflanzt; er braucht 7—8 Jahre, bevor er den ersten Ertrag giebt und die wenigsten Pflanzler sind geneigt, so lange zu warten. Der Erfolg lohnt allerdings nach dieser Zeit und der Baum erreicht ein ziemlich hohes Alter. Exportirt wird fast kein Cacao, indem die Nachfrage im Lande selbst sehr bedeutend ist, wo er entweder in Gestalt von Chocolate oder von Batido, einem Gebraue der Indianer, consumirt wird. Auch bedient man sich sehr allgemein der Cacaobohnen als Scheidemünze; die kleinste Münze, der Cuartillo oder Viertel-Real (= $6\frac{1}{4}$ Neukreuzer), wird gewöhnlich zu 10 Bohnen berechnet.

Der Indigo giebt nach einem Jahre den ersten Ertrag; die Cultur ist nicht sehr verbreitet, indem Arbeiter sich nur ungern den Stichen der sich massenhaft bei der Verarbeitung sammelnden Mosquitos aussetzen.

Schliesslich muss noch der Baumwolle Erwähnung geschehen, welche zur Zeit des amerikanischen Kriegs in ziemlich grossem Umfange cultivirt wurde; jetzt wird davon nur wenig exportirt, aber die Indianer bauen für ihren eigenen Bedarf fast hinreichende Mengen.

Auch das Thierreich liefert dem Handel wichtige Beiträge. Die Cochenille wird noch immer in grossem Masse gezozen und bildet einen der namhaftesten Posten im Gesamtwerthe der Exportation. Rindshäute, obgleich die Viehzucht nicht im besten Stande ist, und Relfelle werden ebenfalls in bedeutenden Quantitäten verschifft.

Die Schafzucht in den Altos veranlasst eine ziemlich bedeutende Wollenindustrie, deren Erzeugnisse theilweise an Ort und Stelle verbraucht, theils in den übrigen Provinzen und den Nachbarrepubliken verkauft werden. Ein unbedeutender Handel wird auch mit Bälgen der mitunter prachtvoll gefärbten einheimischen Vögel getrieben.

Obwohl sonst die Fauna von Guatemala keine besonders werthvollen Beiträge zur Handelsstatistik liefert, ist sie doch als eine der reichsten unter allen Ländern der Welt anzuführen. Von den grössten Säugethieren (wie dem Tapirus Bairdii) abwärts hat sie durch alle Classen des Thierreiches ihre dem Lande eigenthümlichen Vertreter. Unter den Vögeln den Oreophasis Derbyanus und Melcagris ocellata; unter den Fischen für fast jeden grösseren Fluss eine schöne Heros-Art (in der Laguna Itza die Vetenia

splendida); in der Insectenwelt unzählige herrliche Formen; Schmetterlinge wie: Siderone Mars, Calligo Uranus, Thecla Endymion; Käfer wie: Proculus Goryi. In naturwissenschaftlicher Beziehung bietet Guatemala dem Forscher noch ein weites und reiches Feld.

Nach einer ziemlich willkürlichen Annahme, deren einzigen Rückhalt die Kirchenregister bilden, berechnet man die Einwohnerzahl Guatemala's auf 1.200.000 Seelen. Officielle Quellen theilen diese in drei Classen, und zwar berechnen sie: Weisse Einwohner 8 pCt., Ladinos 32 pCt., Indianer 60 pCt. Es muss jedoch hierzu bemerkt werden, dass die Statistiker, denen obige Annahme zu verdanken ist, die Zahl der Weissen viel zu hoch angegeben haben, indem ihnen die in Europa und den Vereinigten Staaten unterschiedenen feineren Schattirungen zwischen Weiss und Brann nicht sehr geläufig sind.

Nach europäischem Massstabe befinden sich nicht über 1 pCt. Weisse in dieser Republik; obige officiële Statistik wäre überhaupt abzuändern und zwar nach den Procentsätzen 1 : 29 : 70, wonach also bei der oben angenommenen Gesamtzahl die Bevölkerung aus 12.000 Weissen, 348.000 Ladinos und 840.000 Indianern bestände.

Die Hauptstadt, als Mittelpunkt aller geschäftlichen Thätigkeit, verdient eine kurze Beschreibung. Sie liegt in 90° 30' 47" W. L. und 14° 37' 30" N. B., 5000 engl. Fuss über dem Meere, in einem breiten Thale, das sich von Süd nach Nord in die Länge zieht. Das in dieser Höhe gemässigte Klima, nebst einer grossartigen scenischen Umgebung, macht den Aufenthalt schon an und für sich zu einem angenehmen.

Die Stadt selbst ist verhältnissmässig neu und wurde erst nach der Zerstörung Antigua's durch Erdbeben im Jahre 1773 erbaut; sie hat wie die meisten spanisch-amerikanischen Städte gerade, sich rechtwinklig durchschneidende Strassen, viele (10) öffentliche Plätze, öffentliche Brunnen etc. Die Einwohnerzahl ist beiläufig 50.000, darunter der grösste Theil der Weissen.

Die Stadt zählt 4 Kirchspiele, 1 Kathedrale, 27 Kirchen und 4 Capellen. Von öffentlichen Gebäuden sind besonders werth: der Regierungs- und der erzbischöfliche Palast, das Rathhaus, ein grosses und gutes Theater, eine Münze, eine Markthalle, ein Hospital (welches unter der Aufsicht barmherziger Schwestern aus Belgien eine wahrhaft mustergiltige Anstalt geworden ist), ein Hospiz, ein Waisenhaus, eine Arena für Stierkämpfe u. s. w.

Viele Fremde wohnen in der Hauptstadt, die meisten derselben in guten Umständen. Etwa 16 Handelsfirmen darunter die bedeutendsten des Landes, sind im Besitze von Europäern, vorzüglich Deutschen.

Die Vertreter auswärtiger Regierungen haben hier ihren Wohnsitz. Die Vereinigten Staaten haben einen Minister; England, Italien und Frankreich Geschäftsträger, die gleichzeitig auch bei den übrigen central-amerikanischen Staaten accredited sind. Die meisten übrigen Nationen sind durch Generalconsuln, Consuln oder Viceconsuln vertreten.

Guatemala ist der Markt für alle importirten Waaren, welche erst hier das Zollamt passiren. Zugleich bildet es den Mittelpunkt der Bildung in Central-Amerika. Schulen, die sonst in den Provinzen im traurigsten Zustande der Incompetenz sich befinden, haben hier besonders durch den Einfluss der Jesuiten einen ganz erfreulichen Aufschwung genommen, immerhin genügend, um einige oberflächliche Kenntnisse einer keineswegs wissenschaftlichen oder strebsamen Jugend beizubringen, welche es dann auf der Universität in unglücklich kurzer Zeit zur Doctorwürde bringt. Drei Facultäten sind an dieser letztern vertreten: Medicin, Rechtswissenschaft und Theologie.

Guatemala besitzt eine wissenschaftliche Gesellschaft, die „Sociedad Economica de Amigos de Guatemala“, deren lobenswerthes Streben hauptsächlich praktische Verbesserungen im Lande bezweckt und auf Einführung neuer Industrien hinzielt. Leider

ist das Museum dieser Gesellschaft durch Mangel genügender Sammlungen und einer entsprechenden Bibliothek ein sehr unbedeutendes.

Auf die übrigen Städte des Landes vertheilt sich der grösste Theil der Ladinobevölkerung, was nicht ausschliesst, dass es Städte giebt, deren Einwohnerzahl über 30.000 Indianer in sich begreift, und die dabei wenig oder gar keine Ladinobehelbergen.

Dies gilt vorzugsweise von den Ueberbleibseln der Hauptstädte früherer Indianerreiche, welche noch heute die Mittelpunkte der Stämme bilden, die sie gegründet. Mehrere dieser in Sprache, Sitten und Kleidung wohl zu unterscheidenden Stämme leiten ihre Herkunft von den Yucatan bewohnenden Mayas ab, wenigstens lässt die Aehnlichkeit der Sprache hierauf schliessen. In ihrer Kleidung hängen sie fest an der herkömmlichen Tracht, welche für fast jedes Dorf eine eigenthümliche ist, und je nach der klimatischen Lage vom primitivsten Lendengürtel in den heissen Küstenstrichen bis zur wollenen Pumphose und Umschlagetuch in den höheren und kälteren Regionen variiert.

Die Provinzial-Hauptstädte sind Sitze einer Provinzialregierung, welcher ein politischer Chef vorsteht, mit einem militärischen Commandanten und einem Richter erster Instanz zur Seite. Die Chefs der Departements werden von der Regierung ernannt und sind nur ihr verantwortlich; ihre hauptsächliche Pflicht ist, die ihnen anvertrauten Provinzen zu heben, die geistige und materielle Entwicklung der Einwohner zu fördern.

Sie müssen deshalb alljährlich ihr ganzes Departement bereisen, um sich selbst von dem Zustande der Localverwaltung Seitens der in den einzelnen Ortschaften erwählten Ortsvorsteher (Municipalitäten), der Schulen und des Ackerbaus zu überzeugen. Ihnen liegt grösstentheils die Instandhaltung der Wege ob, und sie sind gehalten, für Ansiedler Ländereien zu vermitteln, Landwirthen und Anderen, denen das Auffinden von Arbeitern schwierig wird, solche anzuweisen.

Diese letztere Verpflichtung, welche laut Gesetz zu den Obliegenheiten des Chefs gehört, ist von der grössten Wichtigkeit für den Ansiedler, denn von der Auslegung und Anwendung des Gesetzes Seitens des Chefs hängt das Gedeihen, zuweilen die Existenz eines Unternehmens ab.

Weisse und Ladinob sind militärpflichtig, die Indianer dagegen vom Kriegsdienste befreit. Ein eigentliches stehendes Heer existirt nicht, obwohl im Voranschlage der Kosten des Staatshaushalts für 160 Officiere und 1571 Soldaten als Friedensstand vorgesehen ist. Soldat ist jeder Weisse und Ladinob; die Officiere dienen meist vom gemeinen Soldaten aufwärts, auch ist keinerlei Vorbildung für den Militärstand nothwendig oder vorgeschrieben.

Die ungleichmässige Vertheilung der Wehrpflicht ist ein Uebelstand, der die Civilisation bedeutend hemmt, und höchst ungünstig auf den Ackerbau zurückwirkt. Je mehr die Indianer mit Weissen und Ladinob in Berührung gebracht werden, desto mehr müssen sie dem Einflusse derselben nachgeben, desto brauchbarer werden sie dann auch für industrielle Zwecke.

Die grosse Masse der Indianer baut die zur Befriedigung ihrer sehr bescheidenen Bedürfnisse ausreichende Quantität Feldfrüchte; nur ausnahmsweise verdienen sie sich, um baares Geld zu verdienen. Sie sind bei jeder, selbst der leichtesten Arbeit unzuverlässig und faul, auch schwächlich, indem in Folge der Gewohnheit, Alles mit dem Kopfe zu heben und zu tragen, die Armmuskeln wenig entwickelt sind. Allerdings verbessern sie sich bei stetigem Arbeiten bedeutend. Die Ladinob liefern den grössten Theil der Arbeitskräfte; sie sind anstellig und lernen leicht, erfordern aber auch stetige Beaufsichtigung.

Die Handwerke und Gewerbe vertheilen sich je nach der Intelligenz, die sie beanspruchen, auf die einzelnen Racen. So sind z. B. Schuhmacher und Schneider, deren die Indianer überhaupt nicht bedürfen, stets Ladinós; Töpfer sind Indianer. Der Weizenbau in den Altos ist grosseentheils in den Händen von Indianern, was auch wohl, trotz protectiver Besteuerung ausländischen Mehles, Grund seines allmähigen Verfalles sein mag. Die Müller sind Ladinós oder Weisse.

Eine andere Industrie der Altos-Indianer ist Schafzucht und Aufertigung von Wollenstoffen (jergas); die Vera Paz-Indianer machen Seile, Schnüre, Netze etc. aus Maguey, und versehen damit das ganze Land. Die Salzproduction, besonders an der pacifischen Meeresküste, ist dagegen wieder ganz in Händen der Ladinós, ebenso wie die gesammte Branntweibrennerei, obwohl die ganze Bevölkerung diese beiden Producte gleichmässig consumirt.

Der Handels-, Beamten- und geistliche Stand, Aerzte, Apotheker, Juristen, die meisten Landwirthe gehören der weissen oder Ladinós-Race an.

Bei Aufzählung der Bevölkerung wird hier officiell noch der Mestizen als einer Kreuzung der Weissen oder Ladinós mit Negeren erwähnt. Diese Unterabtheilung ist numerisch zu unwichtig, um weitere Berücksichtigung zu verdienen.

Dagegen sind noch die Karäben von Livingstone, obwohl sie nur etwa 200 Familien zählen, insofern erwähnenswerth, als sie sich völlig abgesondert und frei von Kreuzungen zu erhalten suchen, und sich als zuverlässige Bootsleute und Mahagonischläger einen guten Namen erworben haben.

Mangel an Arbeitskräften ist jetzt noch nicht fühlbar, wird jedoch wohl bei Vernachlässigung von Vorsichtsmassregeln, namentlich Angesichts der zunehmenden Zahl landwirthschaftlicher Unternehmungen, bald eintreten. Da nur etwa 10 pCt. der arbeitsfähigen Bevölkerung wirklich arbeiten, so wäre hier freilich ein weites Feld geboten.

Aber der augenblickliche Zustand der Civilisationsmittel, in erster Linie der Schulen, berechtigt zu bedenkliehen Zweifeln. Das Gros der Indianer versteht nicht spanisch, nur sehr Wenige sprechen es fliessend.

Dann lebt ein grosser Theil derselben vereinzelt in den Gebirgen, von wo sie selten, höchstens zum Feste ihres Dorfes herabsteigen, daher sie keiner Autorität unterworfen, nicht einmal für öffentliche Arbeiten verwendbar sind. Die jetzige Regierung hat zwar beschlossen, einen Census zu veranstalten, bis jetzt ist derselbe jedoch nicht über das Stadium des Projectes vorgeschritten.

Die Regierung von Guatemala ist republikanisch, mit einem Repräsentanten in Gestalt des auf 4 Jahre gewählten Präsidenten, welcher die Executivgewalt ausübt. Der gesetzgebende Körper besteht aus einer Abgeordnetenkammer; die Abgeordneten werden ebenfalls auf 4 Jahre gewählt. Nach Gesetz vom 11. December 1871 sollen es ihrer 72 sein.

Der Präsident wählt seine Minister für Krieg, Finanzen, innere und auswärtige Angelegenheiten und Cultus, welch' letzteres Portefeuille auch Handel und inneren Verkehr, Postwesen u. s. w. in sich schliesst. Diese Minister bilden mit 8 von der Kammer erwählten Räten den Staatsrath. Im Falle einer Vacanz unter den Räten, während die Kammer nicht tagt, hat der Präsident das Recht der Ernennung des Nachfolgers.

Der Staatsrath ist für die Handlungen der Regierung verantwortlich; als Beisitzende können zu demselben auf Wunsch des Präsidenten zugezogen werden: der Erzbischof, der Bischof, der Präsident des Obersten Gerichtshofes, der Vorsitzende des Domcapitels, der Rector der Universität, der Präsident der Sociedad Economica und der Generalcommandant.

Der Präsident hat als erster Beamter des Staates nach der Constitution vor Allem das Recht, die Kammer einzuberufen und zu entlassen, nöthigenfalls Neuwahlen anzuordnen; während der Zeit der Kammerferien Decrete mit Gesetzeskraft zu erlassen; er erklärt Krieg und macht Frieden, bestätigt oder cassirt Todesurtheile.

Er kann Namens der Nation Anleihen und Verträge machen, Civil- und Militärbeamte ernennen, dem heil. Stuhle in Gemässheit des Concordats die höheren geistlichen Würdenträger zur Ernennung vorschlagen; endlich verfügt er als oberster Befehlshaber über die Militärmacht.

Die Constitution ist grossentheils nach dem Muster derjenigen der Vereinigten Staaten abgefasst. Sie bestimmt die römisch-katholische Religion als die des Staates; Andersgläubige werden tolerirt, dürfen aber keine Gotteshäuser bauen oder einrichten.

Sie legt die Macht in die Hände des Volkes, dem sie das Recht zugesteht, sich seine Beamten oder Diener zu wählen. Die Nationalität erstreckt sie auf alle in der Republik geborenen Individuen, ferner auf naturalisirte Ausländer. Die Garantiesetze stimmen sogar im Wortlaute mit denen der Vereinigten Staaten überein.

Die Gesetze bedürfen einer gründlichen Revision, indem durch die allmähliche Entwicklung des Landes und das daraus entstehende Bedürfniss neuer Vorschriften der zur Zeit der Unabhängigkeitserklärung gültige spanische Codex bedeutend verändert und erweitert worden ist.

Im Civilrechte gelten zu gleicher Zeit vollkräftig die alten Decrete der spanischen Cortes, die Gesetzsammlung de las Indias, die sieben Bücher Alonso X. (des Weisen) und die zahllosen neueren Verordnungen der Kammer der Republik.

Im Handelsrechte gelten neben neuen Gesetzen die Ordenanzas de Bilbao vom 10. December 1740. Beim Handelstribunal entscheidet als Richter ein vom Präsidenten über Vorschlag dreier Mitglieder der Handelskammer ernannter Jurist. Von seinem Urtheile ist Appellation zulässig an ein Tribunal, bestehend aus einem Richter des Obersten Gerichtshofes und 2 Consuln.

Für Militärpersonen sind für gewisse Fälle Militärgesetze vorgesehen. Die Geistlichkeit geniesst in Civil- und Criminalfällen das Vorrecht eines eigenen Gerichtshofes, falls Kläger und Angeklagter diesem Stande angehören.

Mit der Gerichtspflege ist vorerst der Alcalde oder Bürgermeister jedes Dorfes de facto betraut; die nächste Instanz liegt in den Händen der in jeder Departementalhauptstadt angestellten Richter, deren Urtheile jedoch über eine gewisse Grenze hinaus der Bestätigung des Obersten Gerichtshofes in Guatemala bedürfen. Ueber letzterem steht noch das Appellationsgericht.

Die Richter der Provinzen werden von der Regierung ernannt, dagegen wählt die Kammer diejenigen der höchsten Gerichtshöfe.

Zwischen der Regierung dieser Republik und denen von Oesterreich-Ungarn, den Hansestädten, England, Frankreich, Belgien, Italien, den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Peru bestehen Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsverträge, welche ziemlich gleichlautend den Angehörigen der besagten Staaten dieselben Vortheile einräumen.

Auch mit Spanien besteht ein Freundschafts- und Handelsvertrag, zugleich ein Vertrag, die Anerkennung der Unabhängigkeit betreffend, und eine Uebereinkunft betreffs der Nationalität, derzufolge hier geborene Kinder spanischer Eltern in Spanien Anspruch auf spanische Nationalität machen können und umgekehrt.

Freundschafts-, Handels- und Extraditionsverträge bestehen mit Italien, Salvador, Honduras, Nicaragua und Costarica. In Betreff der Colonie Belize wurden ferner mit England Verträge über die Grenzlinie und Behufs gegenseitiger Extradition abgeschlossen. Auch hat England für hier geborene Söhne englischer Unterthanen Befreiung vom Militärdienste bis zum 25. Jahre erlangt.

Mit den Vereinigten Staaten besteht ein Postvertrag, mit dem heil. Stuhle ein Condat. Zwischen dieser Republik und Mexico ist noch kein Freundschaftsvertrag zu Stande gekommen.

Mit der Nachbarprovinz Chiapas besteht allerdings ein Extraditionsvertrag, der sich seltenerweise auf Schuldner und Diebe, nicht aber auch auf Mörder erstreckt.

Die Einkünfte des Staates werden in runder Summe auf 1,200.000 Pstr. veranschlagt. Diese entspringen vorzugsweise aus den Zollgebühren und der Besteuerung des Branntweins. Letztere Einnahme geschah früher indirect, d. h. die Regierung verpachtete sowohl Fabrication wie Verschleiss an eine Gesellschaft; die jetzige Regierung entzog aber sofort bei ihrem Antritte jener Gesellschaft das gehässige Monopol und gab vorerst den Branntwein frei.

Der Ausfall jedoch, den diese Concession in den Einkünften verursachte, und das Ueberhandnehmen der Trunkenheit bewog die Regierung zur Emission eines Gesetzes, welches zwar der Fabrication und dem Verkaufe durch Besteuerung wieder Schranken setzt, aber doch Jedermann freistellt, das populäre Gewerbe auszuüben; dabei wird die aus dieser Steuer wahrscheinlich erwachsende Einnahme eine halbe Million betragen. Einige wenig bedeutende Beiträge zum Staatsschatze liefern die Steuern auf Wohnhäuser und die Stempelabgaben.

Mehr als der vierte Theil der Einkünfte wird für Zinsen von Anlehen verwendet, obwohl Guatemala keineswegs stark verschuldet ist. Vor 1869 belief sich die schwebende und auswärtige Schuld auf weniger als 2 Mill. Pstr.; die jährlich zu zahlenden Zinsen betragen, bei einem von 6 bis 24 pCt. schwankenden Zinsfusse auf die einzelnen Posten, 130.343 Pstr. für die schwebende Schuld allein. Die seit 1856 contrahirte auswärtige Schuld bezifferte sich mit 49.000 Pstr.; ferner musste das von Guatemala anerkannte Drittel der Föderalschuld von 1825 mit 5 pCt. verzinst und mit 1 pCt. amortisirt werden.

Da nun die Regierung einerseits Willens war, die theuersten Schulden zu convertiren, andererseits Einziehung und Umprägung des noch allgemein coursirenden alten geschnittenen Geldes, ebenso wie die Verbesserung der Wege u. s. w. für nöthig hielt, wurde eine Anleihe in London vermittelt und fand sich das dortige Haus J. T. Bonar & Comp. bereit, eine Nominalsumme von 2½ Mill. Pstr. zu contrahiren. Die Bedingungen waren keineswegs günstig. Die Emission geschah zu 70½ pCt., mit 6 pCt. Zinsen und 3 pCt. Amortisation pr. Jahr.

Noch ungünstiger gestaltete sich das Verhältniss, als zur Remission von Californien Silber und Gold in Barren, statt in gemünztem Gelde gesendet wurde. Die gesammte Staatsschuld Guatemala's bezifferte sich zu Anfang 1872 wie folgt:

Schwebende Schuld.

Im Umlaufe befindliche Bons der inneren Schuld der Republik und in laufender Zahlung	Pstr. 562.324
Vorschüsse auf öffentliche Renten	„ 263.288
Depositen	„ 26.631 Pstr. 852.243
Anerkannte Schuld aus der Zeit vor der Unabhängigkeit Central-Amerika's	„ 368.514

Auswärtige Schuld.

Englische Anleihe von 1827	Pstr. 396.083
„ „ „ 1869 (mit J. T. Bonar & Comp.) „	2,369.304 „ 2,765.387
Summe	Pstr. 3,986.144

Gleichzeitig mit der Anleihe von 1869 erliess die Regierung ein Gesetz, betreffend die Münzreform nach dem Decimalsystem. Die jetzige Regierung hat jedoch diese wirklich gute und zeitgemässe Verordnung wieder aufgehoben und unterm 9. December 1871 ein neues Gesetz erlassen, demzufolge die Münzeinheit, der Peso, wie zuvor in 8 Reales getheilt wird, während die Vervielfachungen des Peso in Gold dem Decimalsystem angepasst werden sollen.

Gold von $\frac{900}{1000}$ fein wird von der Münze zu 611.73 Pstr. pr. Kilo, Silber von gleichem Feinheitsgrade zu 38.20 Pstr. pr. Kilo bezahlt; unreineres Gold und Silber wird erst auf Kosten des Verkäufers gelütert.

Bis zum Jahre 1856, in welchem zuerst Dampfschiffe an der pacifischen Küste Häfen von Guatemala anliefen, ging der grösste Theil des Handels über Izabal. Spanische und englische Segelschiffe vermittelten die Verbindung mit dem Auslande entweder direct oder über die englische Colonie Belize.

In den fünf Jahren 1851—1855 absorbirte Izabal drei Vierteltheile des Gesamt-handels, ein Viertel kam auf die Südküste und Nachbarstaaten. Der Werth der Einfuhr in diesem Zeitraume betrug zusammen 5,465.319 Pstr., wovon auf Izabal 3,892.744 Pstr. entfielen.

Der ebenso kostspielige als wegen Unzulässigkeit grosser, schwerer Stücke beschränkte Transport auf Maulthierern oder mittels Indianern gestattete keine bedeutendere Entwicklung der Unternehmungen an der Südküste; die Landfrachten drohten den Gewinn zu verschlingen, der beschränkte Markt im Lande selbst genügte nicht.

Anstatt also zu einem bereits bestehenden und thätigen Ausgang aus dem Lande einen zweiten mit den begründetsten Aussichten auf Erfolg zu eröffnen, wurde Izabal systematisch ignorirt.

Wie bereits angedeutet, haben sich die Verhältnisse jetzt gänzlich geändert. In den Jahren 1856—1860 fiel der Handel über Izabal, bis er mit dem der Südküste gleich stand; seit 1861 aber ging er auffallend rasch zurück und ist jetzt kaum noch erwähnenswerth.

Es wird stark betont, dass gerade jetzt der Gesamt-handel des Landes sich bedeutend gehoben; man bezeichnet diesen Aufschwung als eine Folge der Richtung, welche der Handel eingeschlagen hat. Die Progression möchte wohl noch weit namhafter sein, wäre nicht bei dem gänzlichen Aufgeben Izabal's der Mehrproduction des Südens eine Minderproduction im Norden gefolgt.

Eine genaue und zuverlässige Schifffahrtsstatistik liegt nicht vor. In neuerer Zeit legen monatlich 5 Dampfschiffe auf dem Wege von und nach Panamá und eines bei der Fahrt von und nach San Francisco in San José und Champerico an. Dieselben gehören alle der Pacific Mail Steamship Company, sind also amerikanische Schiffe.

Segelschiffe mit Ladungen von Europa und zur Befrachtung dahin bestimmt, grossentheils unter deutscher Flagge, kommen nach der Südküste jährlich etwa 20, während an der Nordküste nur einige kleinere englische und nordamerikanische Fahrzeuge für Reisen nach den Ver. Staaten, Cuba und den benachbarten Häfen von Honduras oder Mexico Beschäftigung finden.

In allen Häfen am Stillen Ocean wird eine Abgabe von 25 Cents pr. Tonne eingehoben; auf der Atlantischen Seite zahlen Fahrzeuge unter 150 Tonnen 50, darüber 25 Cents.

Ueber die Schwankungen, resp. den Aufschwung des Handels sind genaue Angaben vorhanden, und die folgende Zusammenstellung zeigt die allgemeinen Ergebnisse

der Ein- und Ausfuhr (dem Werthe nach), sowie die davon erhobenen Gebühren während der 12 Jahre von 1859 bis 1870:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr					Gezahlte Abgaben
		Kaffee	Zucker	Baumwolle	Cochenille	Gesamtwerth	
		Pstr.	Pstr.	Pstr.	Pstr.	Pstr.	
1859	1,520.050	?	?	?	?	1,537.835	432.978
1860	1,495.292	15.350	52.377	?	1,274.240	1,632.735	418.602
1861	1,020.076	53.110	92.238	?	788.650	1,106.583	290.502
1862	1,093.040	119.076	92.352	1.230	837.986	1,368.150	308.449
1863	727.042	199.830	137.791	16.240	855.838	1,498.311	170.693
1864	1,414.904*	192.762	76.426	127.065	688.080	1,562.916	294.917
1865	1,649.712	265.404	60.396	351.425	975.933	1,833.325	364.525
1866	1,699.115	384.936	40.729	77.875	957.132	1,680.341	373.179
1867	1,574.587	415.878	75.963	114.934	1,068.047	1,919.650	365.654
1868	1,664.842	788.035	147.461	20.485	891.513	2,188.197	395.786
1869	1,480.644	790.227	117.133	—	1,266.613	2,497.127	467.997
1870	1,931.812	1,132.298	58.536	12.800	865.414	2,562.390	636.115

In der folgenden Tabelle sind die Handelsbeziehungen der Republik zum Auslande während der Jahre 1869 und 1870 dargestellt, mit dem Bemerken, dass bei den für England ausgewiesenen Summen vielfach Waaren und Producte inbegriffen sind, welche zwar über englische Häfen versendet wurden, deren Ursprung oder Bestimmung jedoch unbekannt blieb.

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1869	1870	1869	1870
	Pstr.	Pstr.	Pstr.	Pstr.
England	866.350	1,234.026	950.939	836.173
Deutschland	104.623	102.034	183.064	547.072
Frankreich	340.639	336.186	150.637	169.901
Belgien	6.827	12.125	11.113	.
Italien	160	71	25	1.601
Spanien	48.048	49.605	506	30
Schweiz	1.085	34.062	.	.
Ver. Staaten	69.705	89.178	863.291	617.348
Südamerika	9.864	8.648	71.945	46.091
Central-Amerika	1.817	22.732	95.115	164.833
Mexico . . . . .	.	105	.	.
Cuba . . . . .	.	1.960	.	.
Panamá . . . . .	.	9.047	.	20.699
China	4.696	30.885	.	.
Belize	6.830	148	170.492	158.642
Zusammen	1,460.644	1,930.812	2,497.127	2,562.390

Die nachstehende Uebersicht endlich enthält aus amtlichen Quellen geschöpfte Einzelheiten der Ausfuhr für die Jahre 1870 und 1871.

	1870		1871	
	Pfd.	W-rth, Patr	Pfd.	Worth, Patr.
Baumwolle . . .	82.337	12.800	64.163	9.624
Indigo	33.802	42.252	45.790	57.237
Reis	237.200	9.488	505	40
Zucker	1,463.418	58.536	1,152.946	46.117
Cacao	9.360	4.680	808	202
Kaffee	11,322.982	1,132.298	13,121.293	1,312.129
	Stämme			
Mahagoni . . .	430	8.600	.	.
	Pfd.			
Chinarinde . .	4.040	2.020	.	.
Rindshäute . .	621.982	77.747	807.999	121.199
Rehfelle . . .	47.790	17.204	56.306	22.522
Cochenille . . .	1,443.357	865.414	1,460.082	876.025
Baargeld . . . .	.	170.977	.	90.073
Gummi	278.515	69.628	303.956	106.434
Rohzucker . . .	109.312	2.186	550.900	13.772
Wollenstoffe .	57.622	57.622	58.187	58.187
Sarsaparilla .	103.971	15.595	94.535	14.180

Wesentliche Aenderungen in der Gattung der zur Ausfuhr gelangenden Artikel sind vorläufig nicht zu erwarten, wengleich die Quantität bei einzelnen derselben zu- oder abnimmt. So wird wahrscheinlich die Baumwolle in nächster Zeit gänzlich aus den Exportlisten verschwinden.

Die Cultur dieser Pflanze wurde vorerst durch den amerikanischen Krieg veranlasst, erreichte 1865 ihre höchste Entwicklung und nahm dann rasch ab, da die Pflanzer mit ihren Erfolgen keineswegs zufrieden waren. Grössere Baumwollpflanzungen giebt es bereits gar nicht mehr, die gemachten Erfahrungen ermuthigen auch nicht zur Anlage von neuen.

Dagegen ist seit 1870, wie bereits erwähnt, ein grosser Aufschwung im Zucker- und Kaffeebau eingetreten, so dass beide Producte in Zukunft zur Vermehrung des Gesamtexports wesentlich beitragen werden.

Dem Zucker gebührt unter den Bodenerzeugnissen der erste Rang, da er dem Producenten in der kürzesten Zeit die reichsten Erträge giebt. So sind denn auch in den letzten Jahren grosse Plantagen an der Südküste angelegt worden, deren Resultate sehr erfreulich sind.

Freilich ist ein bedeutendes Capital erforderlich; die Bearbeitung der Felder ist kostspielig und Maschinenanlagen müssen sofort gemacht werden; dagegen sind die Zufälligkeiten geringer, das Rohr hat weniger Feinde in der Thierwelt und ist bezüglich der Reife nicht unbedingt von der Witterung abhängig.

Der durchschnittliche Jahresertrag pr. Suerte (Morgen von 2500 \square Klafter) Zuckerrohr wird auf 200 Pstr., die laufenden Unkosten zur Bestellung des Feldes und zur Verarbeitung des Productes auf 80 Pstr. berechnet, wobei aber die ersten Anlagekosten nicht in Betracht gezogen sind.

Auch die Kaffeeplantagen nehmen rasch und in grossartigem Massstabe zu, besonders weil die erste Anlage nicht allzu kostspielig und im Bereiche der einigermassen Wohlhabenden liegt. Der Ertrag kommt erst im 3. oder 4. Jahre, je nach der Lage; der Baum liefert sodann jährlich im Durchschnitte 1 bis 2 1/4 Pfd., zuweilen mehr, zuweilen weniger.

Die Kosten der Production pr. Ctr. Kaffee, die Anlagekosten nicht eingerechnet, betragen 3—5 Pstr., der Werth des Products 8, 10 bis 12 Pstr.

Sehr schwankend ist der Ertrag der Cochenille, deren Zucht sehr vielen Zufälligkeiten ausgesetzt ist: erst der Verfolgung durch verschiedene Insectenlarven, dann der Witterung. Ein verfrühter Regenschauer zerstört oft in wenigen Minuten die fast reife Ernte.

Die Cultur der Cochenille hat sich in den letzten Jahren kaum auf dem früheren Standpunkte zu erhalten vermocht; weitere Anlagen sind, seitdem sich in Teneriffe und an andern Orten eine starke Concurrenz entwickelt hat, nicht gemacht worden.

Die Ausfuhr war früher mit Abgaben für Weggelder und Zehnten belastet, einzelne Producte wurden jedoch durch von der Regierung gezahlte Prämien beschützt. Die jetzige Regierung hat die Zehntenabgabe aufgehoben und anstatt Prämien zu zahlen, die Erhebung folgender Abgaben angeordnet:

	Weggeld	Ausfuhrzoll	
		Cts.	Pstr. Cts.
Indigo pr. Ctr. brutto	}		2 —
Cochenille " "		Ctr. brutto	50
Wollenstoffe " "		" "	1 —
Cigarren . " "		" "	. .
Cigaretten " "		" "	. .
Cocosnussöl " "		" "	. .
Branntwein und			
Liqueure . " "			. .
Baumwolle . " "			. .
Cacao . . . " "			. .
Rindshäute . " "	10	Stück	— 12 ¹ / ₄
Rehfelle . . " "		" "	— 6 ¹ / ₄
Kautschuk . . " "		Ctr. brutto	— 75
Rohtabak . . " "		" "	. .
Kaffee . . . " "		— 18 ² / ₄	
Sarsaparilla . " "		— 18 ² / ₄	
Reis " "		. .	
Zucker " "		. .	
Staub u. Pasten		. .	
von Cochenille "		. .	
Honig " "	5	" "	. .
Molassen . . " "		" "	. .
Blei " "		" "	. .
Mineralien . " "		" "	. .
Hörner " "		. .	
Holz in Stämmen pr. Tonne	10	} 1000' Oberfläche } bei 1" Durch- messer	} 1 —
ddo. gesägt { pr. 1000 Fuss } Oberfläche }	20		

Die in dieser Liste nicht angeführten Artikel, deren Marktpreis 10 Pstr. pr. Ctr. acht übersteigt, zahlen pr. Ctr. 5 Cts. Weggeld; diejenigen, deren Werth 25 Pstr. nicht übersteigt, zahlen 10 Cts.; endlich diejenigen, welche über 25 Pstr. werth sind, 20 Cts. Artikel, welche keinen Marktpreis haben, werden nach Angabe des Besitzers und in obiger Proportion berechnet. Gold und Silber, geprügt oder in Barren, sind frei vom Weggelde.

Eine genaue Uebersicht der Einfuhrartikel zu geben, ist schwierig. Nachstehend sind einige der hauptsächlichsten Gegenstände des Importes angeführt, und gleichzeitig der Werthzoll beigefügt, dem dieselben bisher unterlagen:

Baumwollwaaren 27·42 pCt., eiserne Hacken zum Feldbau 138 pCt., Schuhwerk 29·27 pCt., Drogen und Medicinalien 44·90 pCt., Eisenwaaren 53·3 pCt., Wollwaaren 30 pCt., Leinenwaaren 34·15 pCt., Glas und Steingut 52·26 pCt., Kurzwaaren 42·6 pCt., Parfumerien 43·37 pCt., Pianos 42·82 pCt., falsche Schmuckgegenstände 36·34 pCt., echte Schmuckwaaren und Uhren 5·10 pCt., Papier 52·84 pCt., Leder 24·19 pCt., Säcke 48·51 pCt., Seidenwaaren 27·15 pCt., Hüte 33·15 pCt., Wein, Bier, Liqueure 47·56 pCt., Cacao 18·75 pCt., Zimmt 68·60 pCt., Mehl 80·53 pCt., verschiedene Nahrungsstoffe 40·52 pCt., Wachs 26·87 pCt., Petroleum 65·25 pCt.

Die augenscheinliche Nothwendigkeit einer Abänderung dieser Zölle wurde schon von der früheren Regierung anerkannt und von der jetzigen insofern ausgeführt, als mit Decret vom 11. Februar 1873 sämmtliche Einfuhrzölle für die Dauer von zwei Jahren um 25 pCt. erhöht wurden.

Gleichzeitig wurde die Steuer, welche die Besitzer von Zuckerrohr-Plantagen zu entrichten haben, auf 10 Pstr. für jede Manzana (= 10.000 □ Varas) Zuckerrohr festgesetzt, wogegen den Exporteuren $18\frac{3}{4}$ Cts. für Zucker und $12\frac{1}{2}$ Cts. für Panela oder Chancaca (ganz ordinärer brauner Zucker zur Rumfabrication) auf jeden verschifften Centner von 100 Pfd. span. vergütet wird.

Die Procentsätze, welche im Tarif für Einfuhrwaaren angegeben sind, genügen noch keineswegs zur genauen Berechnung des Zolles. Es treten noch fernere Belastungen ein, von denen folgende erwähnt werden:

Wein, Branntwein und Liqueure zahlen eine weitere Abgabe zu Gunsten der Municipalität von Guatemala, der Sociedad Economica und des Hospitales. Zu gleichem Zwecke wird Mehl mit 9 pCt., Zimmt mit 40 pCt. belastet.

Kriegscontribution: im Jahre 1870 für jedes Collo 1 Pstr.

Lagermiethe von 2 pCt. auf den Werth der Originalfactur.

Weggeld via San José $37\frac{1}{2}$ Cts. pr. Collo von 150 Pfd.; via Izabal 50 Cts.

Alle Zölle werden auf Originalfactur berechnet, ohne Berücksichtigung der aus See- und Landfrachten, Versicherungen u. s. w. entstandenen Spesen.

Zollfrei sind: Anker, Ketten, Schiffstaue, Segelwerk und sonstige zum Gebrauche von Schiffen bestimmte Artikel, Maschinen, wissenschaftliche und landwirthschaftliche Instrumente (soweit sie nicht im Tarife vorgesehen sind), Bücher.

Verboten ist die Einfuhr von Waffen und Kriegsmaterial.

Handels- und Schiffahrtsverkehr von Cardiff im Jahre 1871.

Cardiff. Es gibt wohl nur wenig Fälle, in welchen ein schlagenderer Contrast dargeboten wurde, als zwischen den am Anfange und den am Ende des Jahrs 1871 obwaltenden Verhältnissen. Der Anfang des Jahrs sah Europa noch in einem Zustande der Störung, der Krieg zwischen Frankreich und Deutschland war noch immer im Gange, und wenn auch der Friede voraussichtlich bald kommen musste, so waren doch die geschäftlichen Aussichten keineswegs hoffnungsvoll.

Der Friedensschluss und die darauf folgende bedeutende Nachfrage nach den Hauptartikeln des hiesigen Platzes brachten im Laufe von nur 3 Monaten einen gewaltigen Umschwung zuwege. Während des ersten Vierteljahrs war die Stimmung gedrückt und muthlos, aber die 9 folgenden Monate zeigten eine immer wachsende Zunahme in den Geschäften, wie man sie seit vielen Jahren nicht erfahren hatte.

Kein Hafenplatz befand sich in einer günstigeren Lage, aus diesem allgemeinen Aufblühen der Geschäfte Vortheil zu ziehen, als Cardiff; aber eine Arbeitseinstellung im Aberdare- und Rhondda-Thale that der Entwicklung derselben entschieden Eintrag.

Die Preise für Eisenbahnschienen am Anfange des Jahrs waren 6—7 L. pr. Tonne, am Jahresschlusse waren sie auf 8 L. bis 8 L. 10 s. gestiegen, eine Zunahme von voll 35 pCt.

Die Kohlenpreise stiegen noch bedeutender, denn die bessern Qualitäten Dampfkohle, die am Anfange des Jahrs zu 10 s. pr. Tonne verkauft wurden, erzielten im December 15 s., eine Steigerung von 50 pCt.

Alle andern Geschäftsweige nahmen während der zweiten Hälfte des Jahrs an diesem Aufschwunge Theil und mit Bestimmtheit kann behauptet werden, dass die Aussichten im December 1871 befriedigender waren, als sie es in den letzten 6 Monaten irgend eines Jahrs seit langer Zeit gewesen.

Die Einfuhr von Cardiff zeigt in einigen Hauptartikeln eine Zunahme, die indessen hinter den Erwartungen zurückblieb, und auch nicht die Höhe erreichte, die sie erreicht haben würde, wenn die vortheilhafte Lage des Handelsplatzes besser ausgenützt worden wäre.

Die Zunahme in der Einfuhr von Eisenerzen, die in den hiesigen Eisenhütten mehr und mehr verarbeitet werden, war bedeutend. Es ist dies eine natürliche Folge der allmähigen Abnahme in der Förderung wälischer Eisensteine; ausserdem aber sind die Erze Frankreichs, Spaniens und Italiens reich.

Spartofasern, Gruben- und Werkholz wurden in bedeutender Menge eingeführt, und diese Geschäftsweige sind offenbar in rascher Entwicklung. Die Importation von Getreide, Mehl und andern Gegenständen war wie in gewöhnlichen Jahren.

Unter den verschiedenen Massregeln, die ergriffen wurden, den Einfuhrhandel zu heben, verdient die vorgeschlagene Dampferlinie zwischen Cardiff und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika Erwähnung. Ganz bestimmt wird Cardiff dadurch der Mittelpunkt eines bedeutenden Geschäftes werden, und die Zeit dürfte nicht mehr fern sein, wo Geschäftsweige, die jetzt auf Liverpool beschränkt sind, hier eine Stätte finden werden.

Dieser Bezirk ist im Besitze aller der Bedingungen, die einen ausgedehnteren Handel mit dem Auslande möglich machen, und bei seiner bedeutenden Ausfuhr sollte man denken, dass Rheder es vorziehen würden, die von ihren Schiffen eingeführten

Waaren lieber in Cardiff zu landen, als sie nach andern Häfen bringen zu lassen. Die Rhede ist sicher, die Docks sind geräumig und auf eine Ladung ist stets zu rechnen.

Die Beilegung der Löhnungsfrage unter den Bergleuten und der blühende Zustand der hiesigen Hüttenwerke werden zweifelsohne auf das obige neue Unternehmen einen sehr günstigen Einfluss ausüben. Auch beginnt die Ausfuhr an Manufacturwaaren seit der Herstellung einer directen Eisenbahnverbindung mit den Haupt-Industriebezirken des Hinterlandes bedeutend zuzunehmen.

Die Zeit wird zur Erweiterung eines in seinen Anfängen bescheidenen Planes führen, und diese Dampferlinie nach New-York berechtigt zu den günstigsten Resultaten.

Ein weiteres Element des Erfolges der atlantischen Linie ruht in der Hebung der Auswanderung. Im Jahre 1870 wurden 196.075 Personen nach den Vereinigten Staaten, 35.295 nach britischen Colonien in Amerika befördert. Ein Theil dieser Auswanderer könnte doch wohl veranlasst werden, von Cardiff aus ihre Reise anzutreten.

Im September 1871 haben die Trnstees des Marquis von Bute der Tharsis Company 15 Acker Land auf einer Heide zu sehr günstigen Bedingungen vermietet, um dort Schmelzhütten für Kupfer zu errichten, und steht der Gesellschaft das Recht zu, im Laufe der nächsten 5 Jahre diesen Besitz auf 30 Acker zu erweitern.

Diese Gesellschaft nimmt bereits eine bedeutende Stellung ein, und ihre Capitalanlagen belaufen sich auf 1 Mill. Pfd. Stg. Ihre Etablissements in Glasgow, Hepburn-on-the-Tyne und Widness in Lancashire sind im grossartigsten Massstabe angelegt, und unter den Directoren derselben befinden sich einige der hervorragendsten Kaufleute Glasgow's.

Die Gesellschaft führt ihre Erze von Huelva, in der Nähe von Cadix, in Spanien, ein. Die Erze werden von dort nach verschiedenen Häfen geführt, wo man sie entschwefelt. Sie werden dann nach andern Orten gebracht, wo das Kupfer gewonnen wird, und unter diesen Orten wird in Zukunft auch Cardiff eine Stelle einnehmen. Das Residuum der Erze enthält viel Eisen und wurde schon seither in Cardiff eingeführt.

Die Silbererze, die in Verbindung mit den Kupfererzen vorkommen, werden wahrscheinlich hier ausgebeutet werden, namentlich wenn die atlantischen Dampfer Silbererze aus Amerika einführen sollten.

Mit Zuversicht hofft man, dass auch andere Kupfer-Compagnien dem von der Tharsis-Gesellschaft gegebenen Beispiel folgen werden. Auch der Gründung von Alkali-Werken sieht man entgegen, da das Rohmaterial in der Regel in Vereinigung mit Kupfererzen vorkommt. Auch Fabriken von Oelfarben und Wagenschmiere, sowie andere bedeutende Eisenhütten sind in der Gründung begriffen.

Die stattgefundene Eröffnung der nur wenige Meilen langen Bahn, welche die Rhymney-Railway (Cardiff's) mit der London- und Nordwestbahn bei Nantybrogch verbindet, kann mit Bezug auf die Hebung des Handels und Verkehrs von Cardiff kaum überschätzt werden.

Seit Jahren war der hiesige Handelsstand vergeblich bemüht gewesen, diese directe Verbindung mit den Hauptsitzen der Fabriken und des Handels im mittleren und nördlichen England zuwege zu bringen. Cardiff's Verkehr mit einem grossen Theile des Hinterlandes war in Folge unvollkommener Eisenbahn-Communicationen in jeder Beziehung behindert, und seine Vortheile als Fabrikstadt konnten unter solchen Umständen nicht zur Geltung gelangen.

Cardiff verdankt seine Blüthe fast ausschliesslich seinem Ausfuhrhandel. Die Mineralschätze von Süd-Wales fanden hier einen Abfluss, und in dieser Beziehung war die Lage der Stadt in der That beneidenswerth.

Die Entwicklung fand jedoch nur in einer Richtung statt, und war keineswegs eine gesunde und naturgemässe. Zu sehr war Cardiff von einem einzigen Stapelartikel abhängig; eine Arbeitseinstellung der Bergleute oder längere Stockung in einem ein-

zigen Geschäftszweige könnten dem ganzen Gemeinwesen die tiefsten Wunden schlagen.

Diese neue Verbindungsbahn eröffnet dem hiesigen Handelsplatze einen neuen Weg aus allen diesen ungünstigen Umständen. Die Docks von Cardiff sind jetzt nicht nur den Erzeugnissen der ganzen Welt offen, sondern diese Erzeugnisse können jetzt neben den Docks direct auf die Eisenbahnwagen geladen und ohne Unterbrechung nach allen Mittelpunkten des Verkehrs im Innern Englands versendet werden.

Dem Berichte zufolge, welchen eine vom englischen Parlamente bestellte Special-commission über die Grösse des im Vereinigten Königreiche vorhandenen Kohlenvorraths erstattet hat, erstreckt sich das Kohlenfeld von Süd-Wales von Pontypool und Abersychan im Osten bis zur grossen Verwerfung (fault) bei Glyncoerwy im Westen, eine Entfernung von 24 Meilen, und von Leanharry im Süden bis Hirwain im Norden, eine Entfernung von 19 Meilen. Der Flächeninhalt des Kohlen- und Kalksteins beträgt 425 englische Quadratmeilen.

Die Kohlenlager senken sich gleichmässig nach der Mitte des Beckens, in einem Winkel, der örtlich sehr verschieden ist. Im Norden beträgt der Fall 3—4" auf den Yard und nimmt bei Pontypool und Crombram zu, wo er 9" beträgt. Wo die Kohle im Süden zu Tage tritt, beträgt der Winkel zwischen Risca und dem Taff 12" und von da bis zum Ogwr ungefähr 18".

In diesem Theile des Beckens kommen nur der Kohlenformation angehörige Felsarten vor, er wird jedoch von einem Gebirgssattel durchschnitten, der in einer etwas krummen Linie von Ost nach West läuft, und sich von Ebbw eine Meile nördlich von Risca über Pontypridd und Tonyrefail, über den kleinen Ogwr, über Natyrus und die Maesteg-Eisenhütten nach Baghan erstreckt, und unter der Bai von Swansea verschwindet.

Durch ihn wird das ganze Becken in eine nördliche und südliche Hälfte getheilt, wobei die letztere etwa halb so gross ist wie die erstere. Gleichzeitig ist die Lage dieser Landhöhe eine solche, dass sie derjenigen Seite des Beckens, an welcher der natürliche Fall der Kohlschichten am grössten ist, am nächsten liegt. In Folge dessen liegen Kohlschichten zu Tage, die unter andern Umständen in bedeutender Tiefe liegen würden, und wahrscheinlich sind durch sie auch die tiefsten Schichten zu einer Höhe erhoben worden, die den Bergmann befähigen, sie zu erreichen.

Die Lage und die Folgen dieser Hebung kann man aus dem Durchschnitte des Kohlenbeckens ersehen, wie ihn die geologische Aufnahme der Regierung vom Jahre 1843 und 1844 giebt. Dies ist die einzige Hebung, die im Becken bekannt ist; sollten andere existiren, dann können sie nur localer Natur und unbedeutend sein.

Zahlreiche Verwerfungen durchziehen das Becken. Die Existenz von 24, davon etwa $\frac{1}{3}$ bei Merthyr, ist nachgewiesen. Sie laufen in der Regel von Nordwesten und Südwesten fast parallel mit einander. Spuren anderer, welche die erstern im rechten Winkel durchschneiden, sind gleichfalls angefundnen worden, und die Niveau-Unterschiede sind in diesen Fällen sehr bedeutend.

In der grossen Verwerfung im Bezirke von Pontypool und Mynyddy-allwyn beträgt der Unterschied im Niveau an 150 Yard, und in der grossen Verwerfung von Moelgilan bei Leangeimar etwa 450 Yard.

Bei den nord-südlich laufenden, zuerst erwähnten Verwerfungen betragen die Niveau-Unterschiede 6 oder 8 bis höchstens 100 Yard, wie z. B. in der Gellygaer Verwerfung.

In wenigen Fällen nimmt der Niveau-Unterschied von Norden nach Süden zu, in andern ist das Gegentheil der Fall. Die Spalten sind nie über 8—10 Yard breit und sind nie mit Tragfels angefüllt. Die in der Nähe der Verwerfungen vorkommende Steinkohle ist auf eine Strecke von 10 oder 15 Yard beiderseits brückelig.

Neben der erwähnten Erhebung und den Verwerfungen findet man eine Erscheinung, die auf die Kohlenförderung von günstigstem Einflusse ist. Es ist nämlich das sehr ausgebildete System von tiefen, die Kohlenbildung durchschneidenden Thälern. Es giebt keine ausgedehnten Ebenen, welche die Anlage von tiefen Schächten nöthig machen, um die Kohle zu fördern.

Ein grosser Theil der Kohle wird hier durch waagrechte Stollen gefördert, und wenn auch diese Art der Förderung von Tag zu Tag weniger in Anwendung kommen kann, so sind doch die nothwendigen Schächte weniger tief und kostspielig als in andern Kohlenbezirken, wo die Thäler weniger ausgebildet sind.

Der tiefste Schacht in Süd-Wales, derjenige der Dowlais-Eisenwerke bei Vochriw, ist nur 430 Yard tief, und die bei Llwg-y-pid und Dinas haben nur eine Tiefe von 400 Yard. Durchschnittlich haben wohl die Schächte des ganzen Bezirkes nur eine Tiefe von 200 Yard.

Der höchste Punkt des ganzen Beckens ist Caru-Mofyn, 1971 Fuss über dem Meere; aber selbst in dieser Höhe kann auf Kohle gebaut werden, was theilweise schon geschieht, indem die Hirwain im Norden und Rhondda im Süden tief einschneiden.

Eine Berechnung des Hrn. Adams, ehemaligen königl. Bergbau-Inspectors von Süd-Wales, zeigt, dass, mit Berücksichtigung der über einen Zoll dicken Kohlenflötze, dieses Becken einen Vorrath von 13.612,800.000 T. an Steinkohlen erreichbar hat. Davon sind 649,600.000 T. bereits gefördert worden, und verbleiben demnach 12.963,200.000 oder 95 pCt. der ursprünglichen Quantität; wobei Verwerfungen, Pfeiler, die stehen bleiben müssen, u. s. w. berücksichtigt sind.

Die Leichtigkeit, mit der die Steinkohle in Süd-Wales gefördert werden kann, und wodurch dieses Gebiet im Laufe von 20 Jahren zu einem der wichtigsten Bergbaubezirke des Vereinigten Königreichs geworden ist, verdankt man dem Einschnitte der Thäler des Nead, das Afon, des Ogwr, Taff, Rumney und Ebbw mit ihren Seitenthälern Ely, Rhondda, Cynon, Lishowy und des Afon-Lwyd, der in den Ust fällt.

Diese Vortheile, schon an und für sich bedeutend, werden durch eine ausgedehnte Küste mit zugänglichen Häfen noch erhöht. Nimmt man überdies noch die vorzügliche Qualität der Kohlen in Betracht, die sie für Fabriks-, Handels- und Kriegszwecke gleich werthvoll erscheinen lässt, dann ist die Frage der noch vorhandenen Quantitäten derselben jedenfalls für das britische Reich von Wichtigkeit.

Die erwähnte Commission berechnet, dass sämtliche Kohlenfelder des Vereinigten Königreichs bis zu einer Tiefe von 4000 Fuss 90.277,285.398 Tonnen Steinkohlen (einschliesslich von 130 Mill. T. in Irland) bergen. In grösserer Tiefe finden sich 7.320,840.720 T. mehr. Der Gesamtvorrath beliefe sich demnach auf 97.598,126.118 T., ohne dass Flötze von unter 1 Fuss in Rechnung gezogen worden wären.

Hiezu müssen noch 56.273,000.000 T. gezählt werden, die wahrscheinlich unter permischen und andern Formationen bis zu einer Tiefe von 4000 Fuss vorhanden sind. Werden auch nur 60 pCt. dieser Quantität in Anschlag gebracht, so erreicht doch der Gesamtvorrath an Kohlen die Höhe von 146.448,000.000 Tonnen.

Nimmt man nun ein allmäliges Steigen der Bevölkerung an, und dass am Schlusse dieses Jahrhunderts der Verbrauch an Steinkohlen pr. Kopf ein Maximum erreiche, so würden im Laufe von 360 Jahren 146.736,000.000 T. verbraucht werden.

Im Jahre 2321 würde demnach Grossbritannien seine Kohlen aus Tiefen über 4000 Fuss und unter den tieferen Formationen zu fördern haben. Die Commission gesteht das Hypothetische ihrer Berechnung zu, ist aber der ganz entschiedenen Ansicht, dass, wenn der Verbrauch an Steinkohlen wie seither zuzunehmen fortfährt,

man in verhältnissmässig kurzer Zeit einer Erschöpfung der britischen Steinkohle entgegen geht.

Der Schiffsbewegung und Rhederei war das Jahr 1871 in jeder Beziehung günstig. Gleich nach Friedensschluss trat eine Steigerung in den Frachtsätzen ein, und Dampfschiffe wurden bevorzugt wie noch nie.

In der That ist im Schiffsverkehre des Landes eine Umwälzung im Gange. Man erkennt, dass nur Dampfschiffe diejenige Pünktlichkeit zu bieten vermögen, welche von vielen Geschäftszweigen gefordert wird. Segelschiffe traten dadurch in den Hintergrund und in den Häfen, von wo Kohle expedirt wird, giebt man Dampfern selbst bei höherer Fracht entschieden den Vorzug.

Die Zahl und Tragfähigkeit britischer Dampfschiffe hat im Laufe der letzten 10 Jahre um 160 pCt. zugenommen, und dies scheint die Ansicht zu rechtfertigen, dass die Dampfkraft in kurzer Zeit den gesammten Seeverkehr monopolisiren werde.

Die Zunahme im Tonnengehalte der Segelschiffe betrug während des gleichen Zeitraumes nur 20 pCt.

Diese Angaben beziehen sich natürlich nur auf die Anzahl der Fahrzeuge, einen richtigen Massstab erhält man aber erst dann, wenn man die einzelnen Reisen eines jeden Dampfers in Rechnung bringt. Ein einziges Dampfboot macht manchmal 6 Fahrten, dort wo ein Segelschiff nur Eine machen könnte.

Im Jahre 1866 liefen Dampfer im Gehalte von 4,967.473 T. im Vereinigten Königreiche ein, im Jahre 1870 aber solche von 15,072.331 T., eine Zunahme von 203 pCt.; wogegen die Zunahme im Verkehre der Segelschiffe nur 9 pCt. betrug.

Im Jahre 1871 sind hier 7006 Dampf- und Segelschiffe angekommen, gegen 7148 in 1870 und 7885 in 1869. Die Zahl der Abfahrten war 7062, gegen resp. 7227 und 7751 in den beiden Vorjahren. Die folgende Tabelle enthält die Einzelheiten dieses Verkehrs:

Flagge	Im Ganzen		Darunter Dampfer	
	Schiffe	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische . . .	145	75.179	2	2.455
Britische	2193	947.237	724	367.749
Französische	864	117.606	24	6.314
Italienische	416	162.212	1	740
Schwedisch-norwegische . . .	289	124.621	1	480
Deutsche	202	76.108	1	495
Amerikanische	141	132.563	.	.
Holländische	48	15.476	19	3.688
Russische	47	27.000	1	1.338
Dänische	29	7.593	.	.
Spanische	27	12.565	17	6.838
Portugiesische	21	7.207	3	2.501
Griechische	6	1.812	.	.
Belgische	3	1.797	.	.
Türkische	1	322	.	.
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Hiezu die Küstenfahrer . . .	2574			
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	7006			

Nach der englischen Flagge nimmt, was die Tonnenzahl betrifft, abermals wie im Vorjahre die italienische den ersten Rang ein, dieser zunächst steht die amerikanische;

die österreichisch-ungarische Flagge nimmt den 7. Platz ein. Bei dem Dampfschiffsverkehre beteiligten sich am stärksten: Grossbritannien, Spanien, Frankreich und Holland.

Die Zahl der eingelaufenen nationalen Fahrzeuge, unter welchen sich 23 beladene von 10.396 Tonnen befanden, zeigt im Vergleiche zu 1870 mit 203 Schiffen von 103.463 T. eine Abnahme um 58 Schiffe mit 28.284 T.

Abgesegelt sind 141 nationale Schiffe von 64.909 T. mit Kohlen im Werthe von ca. 276.712 fl., was im Zusammenhalt mit dem Vorjahre, in welchem 206 nationale Schiffe von 104.261 T. Kohlen für ca. 641.395 fl. exportirt haben, eine Abnahme um 65 Schiffe von 39.352 T. und 364.683 fl. Ladungswerth darstellt.

Der Rückgang in dem Schiffsverkehre unter österreichisch-ungarischer Flagge ist dem Umstande zuzuschreiben, dass während mehrerer Monate wegen des Strikes in den im Aberdare- und Rhondda-Thale gelegenen Kohlengruben in Cardiff eine Ladung Kohlen sehr schwer und nur mit grossem Zeitverlust erhalten werden konnte, die Schiffe daher genöthigt waren, in andern Häfen prompte Rückfracht zu suchen.

Vergleicht man den österreichisch-ungarischen Schifffahrtsverkehr in 1871 mit jenem der 3 letzten Vorjahre, so zeigt sich Folgendes:

	Einläufe		Abfahrten	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
1868	183	91.006	177	90.241
1869	221	109.991	222	107.127
1870	203	103.463	206	104.261
1871	145	75.179	141	64.909

Von den im Jahre 1871 beladen eingelaufenen 23 Schiffen kamen 9 von 4780 Tonnen aus Bordeaux mit 4367 T. Holz, 3 von 1270 T. aus Cartagena mit 515 T. Espartogras und 195 T. Eisenerz, 2 von 895 T. aus Küstendsche mit 4400 Quarter Getreide, 2 von 707 T. aus Oran mit 180 T. und 1528 Ballen Spartogras, 1 von 460 Tonnen aus Belfast mit 40 T. Heu und 15 T. Hafer, 1 von 444 T. aus Algier mit 1200 Ballen Palmenblätter, 1 von 479 T. aus Marseille mit 2230 Qtr. Getreide, 1 von 323 T. aus Sulina mit 2000 Qtr. Getreide, 1 von 240 T. aus Ibraila mit 798 Qtr. und 739 T. Getreide, 1 von 458 T. aus Galway mit 170 T. Holz. Der Werth der von diesen Schiffen hier gelöschten Ladung betrug 294.492 fl.

Der Schiffsverkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge in sämmtlichen Häfen dieses Consulsbezirks hat im Jahre 1871 folgende Ergebnisse geliefert:

	E i n l ä u f e					
	Beladene		Leere		Auf Order	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Cardiff	23	10.396	122	64.783	.	.
Bristol	18	8.864	.	.	.	.
Falmouth . . . . .	.	.	.	.	197	101.908
Gloucester	22	9.572	.	.	.	.
Newport	1	730	25	13.373	.	.
Plymouth	3	1.478	.	.	16	7.074
St. Mary	1	533	.	.	.	.
Swansea . . . . .	.	.	34	13.967	.	.
Zusammen	68	31.573	181	92.123	213	108.982
Dagegen in 1870	77	39.856	64	28.703	199	97.123

	A b f a h r t e n						Gesamtzahl der Einläufe	
	Beladene		Leere		Auf Order		Schiffe	Tonnen
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen		
Cardiff	140	64.558	1	441	.	.	145	75.179
Bristol	1	400	17	8.464	.	.	18	8.864
Falmouth . . . . .	.	.	.	.	162	82.949	197	101.908
Gloucester . . . . .	.	.	21	9.030	.	.	22	9.572
Newport	23	12.550	.	.	.	.	26	14.107
Plymouth . . . . .	.	.	3	1.478	11	3.947	19	8.552
St. Mary	1	553	.	.	.	.	1	553
Swansea	36	14.957	.	.	.	.	34	13.967
Zusammen	201	93.018	42	19.413	173	86.896	462	232.702
Dagegen in 1870	76	34.538	58	28.959	196	96.139	340	165.682

Der Werth der im Jahre 1871 auf dem Seewege hier importirten vorzüglicheren Artikel ist aus nachstehendem Ausweise ersichtlich, welchem des Vergleiches wegen die entsprechenden Belange von 1870 beigelegt sind:

	1871 Werth fl.	1870 Werth fl.
Kaffee . . . . .	.	600.000
Weizen	3,075.300	1,024.300
Gerste	300.510	493.810
Hafer	720.265	5,010.260
Mehl	189.600	237.840
Bohnen	44.160	12.640
Erbsen . . . . .	.	51.600
Kartoffeln	741.280	490.880
Orangen	27.270	1,022.850
Rosinen . . . . .	.	148.750
Zwiebeln	11.850	10.450
Heu	75.540	33.720
Obst	50	.
Fische	13.590	12.000
Schlacht- und Stechvieh	13.920	454.050
Malz	30.880	.
Wein . . . . .	.	10.800
Cider	36.036	2.884
Grubenholz	779.900	927.850
Bauholz	108.000	182.550
Dielen, Breter . . . . .	.	76.270
Kalkstein	32.400	28.650
Granit	30.800	.
Blockstein	13.280	.
Salz	1.880	13.360
Pech	19.545	1.650
Superphosphate	6.900	15.550
Creosote	50.400	.
Künstlicher Dünger	41.200	.
Eisenerz	1,347.990	726.180
Roheisen	1,262.520	1,322.790

	1871	1870
	Werth	Werth
	fl.	fl.
Spitzeleisen	72.300	95.600
Eisendrath . . . . .	.	171.500
Anker, Ketten etc. . . . .	.	3.000
Zinn	1,950.000	50.000
Blei	47.000	56.870
Kupfererz	80.960	.
Quecksilber	36.000	.
Spartogras	1,073.000	1,851.800
Glas . . . . .	.	42.000
Silbererz	225.000	.

Der Gesamtwert der Einfuhr zur See bezifferte sich im Jahre 1871 mit 13,145.761 fl., zeigt also gegen 1870 mit einem Importwerthe von 20,857.806 fl. eine Abnahme um 7,712.045 fl.

Wie bereits oben erwähnt, war das Jahr 1871 ein ungemein günstiges für die Hauptindustriezweige von Süd-Wales. Wenn auch am Anfange des Jahrs der Krieg noch wüthete, so sah man doch ein baldiges Ende voraus, und die Hüttenbesitzer erwarteten eine allmähliche Hebung des Geschäfts.

Diese Erwartung ging jedoch am Beginne nur langsam in Erfüllung, schliesslich aber gestaltete sich Alles zum Besten. Mitte Sommer hob sich das Eisengeschäft zusehends, und bis zum Jahreschluss war auch über keinen einzigen Rückschlag zu berichten.

Süd-Wales nahm vollen Antheil an dem eingetretenen Aufschwunge der Eisen-Industrie. Bedeutende Contracte für Schienen liefen von Amerika ein, und die Ausfuhr nach den nördlichen und südlichen Staaten erreichte eine Höhe, wie vielleicht nie zuvor.

Die brasilianische Regierung machte grosse Bestellungen von Eisen für Brückenbauten; Canada nahm etwas später eine grosse Quantität von eisernen und Stahlschienen und der letztgenannte Industriezweig erreichte damit eine bedeutende Entwicklung. Was den grossen Westen betrifft, so waren demnach auch die kühnsten Erwartungen in Erfüllung gegangen. In andern Richtungen jedoch blieben die Resultate hinter den Hoffnungen zurück.

Russland, früher einer der besten Kunden, in manchen Jahren besser als Amerika, wendete sich von Süd-Wales ab, dem nördlichen Eisenbezirke zu, der sich infolge niedriger Seefrachten dieses Marktes bemächtigen konnte.

Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Holland, die Türkei, Spanien, Italien und Peru bedachten diesen Bezirk mit einigen bedeutenden Bestellungen und während der zweiten Hälfte des Jahrs hatten alle walesischen Eisenhütten volle Beschäftigung.

Die Preise für alle Quantitäten und Sorten stiegen natürlich und waren im December um 2 L. bis 2 L. 10 s. pr. Tonne höher, als sie im Januar gewesen waren. Die einheimischen Consumenten vermieden den hiesigen Markt, so lange sie konnten, aber am Schlusse des Jahrs mussten sie 8 L. pr. Tonne für eine Waare bezahlen, die sie am Anfange desselben für 6 L. hätten haben können.

Der Eisenexport von Cardiff gestaltete sich seit dem Jahre 1859 wie folgt:

1859	182.847	Tonnen	1866	142.295	Tonnen
1860	169.467	"	1867	136.633	"
1861	132.493	"	1868	147.294	"
1862	172.352	"	1869	251.864	"
1863	157.892	"	1870	257.395	"
1864	152.563	"	1871	258.570	"
1865	160.854	"			

Hieraus erhellt, dass im Jahre 1871 um 75.623 Tonnen mehr als in 1859 verschifft wurden.

Das in den andern Häfen von Süd-Wales im Jahre 1871 verschiffte Quantum Eisen betrug und zwar in Newport 211.577 Tonnen und in Swansea 34.788 T., gegen resp. 179.886 T. und 28.442 T. im Vorjahre.

Allen Erwartungen entgegen, zog das Geschäft in Dampfkohlen nur wenig Nutzen aus dem französisch-deutschen Kriege. Bei der Kriegserklärung rechneten die Grubenbesitzer auf ganz bedeutende Bestellungen aus Frankreich, die jedoch ausblieben. Später litt dieser Geschäftszweig sogar in Folge des Krieges, da selbst die gewöhnlichen Aufträge für französische Fabriken nicht eintrafen.

Rasch hob sich aber das Geschäft nach Friedensschluss, denn fast überall waren die vorhandenen Vorräthe aufgebraucht worden. Preise stiegen, aber da kam im Aberdare- und Rhondda-Thal die Arbeiterbewegung für höhere Löhne.

Das Geschäft in Kohlen für den Hausbedarf war gegen Ende des Jahrs trotz des milden Winters recht leihhaft. Auch in diesem Zweige erlangten die Arbeiter eine Erhöhung des Lohnes und eine Reduction in den Arbeitsstunden.

Die unter solchen Umständen geförderten Kohlen deckten den Bedarf der Kunden nicht. Die Preise stiegen auch hier, wenn auch nicht in demselben Grade wie bei der Dampfkohle. Da es an letzterer mangelte, musste oft Holzkohle zu Zwecken verwendet werden, zu welchen gewöhnlich Dampfkohle gebraucht wird.

Nachstehender Ausweis bietet einen Ueberblick des in Cardiff seit dem Jahre 1859 stattgefundenen Kohlenexports nach dem Auslande:

1859 . . .	998.187 Tonnen	1866 . . .	1,837.161 Tonnen
1860 . . .	1,142.552 "	1867 . . .	1,966.097 "
1861 . . .	1,127.232 "	1868 . . .	2,099.707 "
1862 . . .	1,322.531 "	1869 . . .	2,192.586 "
1863 . . .	1,485.655 "	1870 . . .	2,301.761 "
1864 . . .	1,481.657 "	1871 . . .	2,059.438 "
1865 . . .	1,450.941 "		

Daraus ergibt sich, dass gegen 1859 eine Mehrausfuhr von Dampfkohlen um 1,061.251 T. stattgefunden hat.

Während der 4 Jahre 1868—1871 wurde in den Häfen von Süd-Wales nachstehendes Quantum Kohle nach dem Auslande verschifft:

	1868 Tonnen	1869 Tonnen	1870 Tonnen	1871 Tonnen
Cardiff	2,099.707	2,192.586	2,301.761	2,059.438
Newport	331.338	335.958	385.386	371.232
Swansea	588.218	585.968	600.601	664.398
Llanely	128.737	126.663	117.431	123.206
Zusammen . .	3,148.000	3,241.175	3,405.179	3,218.274

Im Jahre 1871 wurden aus den Häfen von Süd-Wales in Folge des 3monatlichen Strikes um 186.905 Tonnen weniger als im Vorjahre nach dem Auslande exportirt. In Cardiff und Newport fand eine Abnahme von resp. 242.323 und 14.154 T., in Swansea und Llanely dagegen eine Zunahme von resp. 63.797 und 5775 T. statt.

Die während der vorerwähnten 4 Jahre in den Kohlen exportirenden Häfen Grossbritanniens gemachten Verladungen nach dem Auslande beziffern sich wie folgt:

	1868	1869	1870	1871
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Cardiff	2,099.707	2,192.586	2,301.761	2,060.138
Swansea	588.218	585.968	600.601	664.398
Newport	339.238	335.958	385.386	371.232
Llanelly	128.663	126.737	117.431	123.206
Newcastle	2,382.993	2,431.642	2,809.643	3,301.779
Northshields	86.354	97.692	150.355	167.140
Southshields	113.182	140.610	177.949	118.852
Blyth	173.095	176.371	208.317	287.137
Amble	39.745	39.367	47.939	40.289
Sunderland	1,184.433	1,161.793	1,219.678	1,491.784
Hartlepool	685.512	592.054	611.323	693.511
Seaham	41.939	53.340	59.211	89.024
Stocton	1.352	782	891	276
Middlesbrow	52.143	37.254	34.343	40.778
Hull	179.787	168.697	224.612	339.490
Goole	14.540	15.399	27.012	25.349
Liverpool	663.943	559.608	536.999	694.772
Whitehaven	1.162	818	1.050	450
Glasgow	114.460	74.089	103.800	118.680
Port Glasgow	21.488	17.742	18.228	15.873
Greenock	134.364	110.390	132.561	115.169
Grangemouth	131.229	100.293	106.092	133.486
Alloa	129.055	96.535	96.815	104.079
Charlestown	154.981	123.275	131.398	138.436
Borrowstoness	10.308	9.211	7.225	22.183
Ayr	2.438	2.506	2.925	4.264
Irwine . . . . .	.	201	530	1.465
Inverkeithing	21.358	8.627	5.540	.
Troon	112.947	120.678	132.852	159.526
Ardrossan	83.784	75.765	52.402	51.053
Bowling-Bay	1.960	.	.	.
St. David's	76.361	56.382	62.582	55.514
Grimsby	225.814	216.624	233.788	273.872
Zusammen	9,769.537	9,728.920	10,600.735	10,713.127

Der gesammte Kohlenexport Grossbritanniens betrug in 1871 um 112.392 T. mehr als im Vorjahre und um resp. 984.207 und 943.590 T. mehr als in den Jahren 1869 und 1868.

Das seit dem Jahre 1864 in Cardiff durch Küstenfahrer ausgeführte Quantum Kohle giebt nachstehende Uebersicht:

1864	839.569 Tonnen	1868	819.183 Tonnen
1865	898.525 "	1869	897.899 "
1866	887.358 "	1870	884.681 "
1867	876.957 "	1871	860.023 "

Die nachfolgende Tabelle enthält die in den Häfen von Süd-Wales während der Jahre 1868—1871 küstenweise gemachten Kohlenverschiffungen:

	1868	1869	1870	1871
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Cardiff	819.183	897.899	884.681	860.023
Swansea	247.335	246.456	213.889	211.129
Newport	643.472	775.880	719.971	798.083
Llanelly	181.790	148.652	161.773	161.324

Das Geschäft in Weissblech hatte sich während des Jahrs 1871 im Ganzen eines entschiedenen Aufschwungs zu erfreuen. Die Preise waren fest und verglichen mit December 1870 hoch. Die Notirungen bei Jahresschluss waren pr. Box: 30 s. für gewöhnliches, mit Coke zubereitetes Blech, 36 s. für mit Holzkohle zubereitetes Blech. Diese Preise mögen im Vergleiche zu den früher herrschenden hoch erscheinen, sind es aber in der That nicht.

Im I. Quartal 1866 kostete Zinn 86 L. pr. Tonne und Roheisen 63 s.; mit Coke zubereitetes Blech verkaufte sich pr. Box zu 28 s. 6 d.

Ferner sind auch die Preise von Steinkohlen und Coke, desgleichen der Arbeitslohn gestiegen, so dass die jetzigen hohen Preise durch das Steigen im Werthe des Rohmaterials und der Arbeitslöhne leicht erklärt werden können.

Wie sehr das Geschäft in Weissblech in Grossbritannien sich gehoben hat, kann man aus nachstehender Tabelle ersehen:

	1871	1870
Frankreich	45.426 Cwt.	25.158 Cwt.
Englische Colonien	253.325 "	122.765 "
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika	1,738.588 "	1,507.455 "
Andere Staaten	424.735 "	341.641 "
Zusammen	2,462.074 Cwt.	1,997.019 Cwt.

Vor 10 Jahren wurden nur 1,000.500 Tonnen zu einem Werthe von 1,212.655 Pfd. Stlg. erzeugt, so dass sich die Production seit jener Zeit mehr denn verdoppelt hat. Ueber $\frac{1}{5}$ des gesammten Erzeugnisses des Vereinigten Königreiches kommen auf Süd-Wales und Monmouthshire allein.

Was das Geschäft in Kupfer betrifft, so darf man sagen, dass im Jahre 1871 die lang vorausgesagte günstige Zeit sich wirklich eingestellt hat. Manche glauben wohl noch immer nicht an die Beständigkeit der jetzigen Zustände; wenn man aber die Dinge mit unbefangenen Augen ansieht, die Abnahme in der Ausfuhr Chili's in Betracht nimmt und bedenkt, dass nur mit der Zeit die jetzigen hohen Preise eine grössere Förderung von Kupfererzen veranlassen werden, dass ferner der einheimische und ausländische Verbrauch von Kupfer stetig steigt: dann darf man wohl annehmen, es werde die Kupferindustrie auf längere Zeit hin die Vortheile dieser hohen Preise geniessen.

In 1870 und 1871 wurde in Süd-Wales importirt:

	1871	1870
	Tonnen	Tonnen
Kupfererz	27.808	36.406
Regulus	20.577 "	29.109 "
Kupfer	3.797 "	3.986 "

Die Kupferausfuhr in 1871 betrug 3568 Tonnen gegen 2554 T. in 1870. Der Werth des verkauften ausländischen Kupfererzes belief sich auf 243.747 L., gegen

116.284 L. im Vorjahre, und jener des inländischen auf 50.412 (gegen 31.370) L., mithin zusammen auf 294.159 (gegen 147.654) L.

Die andern Industriezweige dieses Bezirkes, einschliesslich der Ketten- und Ankerschmieden, Giessereien u. s. w., hatten während der zweiten Hälfte des Jahrs 1871 vollauf zu thun. Die Schwierigkeit bestand meistens darin, die gemachten Bestellungen auszuführen, und selbst wenn die Andehnung der Werke viel bedeutender wäre, als sie es ist, würden sie in voller Thätigkeit gewesen sein.

Der Bau eiserner Schiffe in Cardiff und in diesem Districte im Allgemeinen wurde sehr lebhaft gefördert, und viele Contracte mussten von den Baumeistern abgelehnt werden.

Die Zahl der nach dem Hafen von Cardiff zuständigen Fahrzeuge betrug im Jahre 1871 136 von 28.362 Tonnen.

Die Landwirtschaft nahm infolge des Ausfalles in der Weizenernte keinen grossen Antheil an dem blühenden Zustande der andern Industrien des Bezirkes. Der durchschnittliche Ertrag pr. Acker war ungefähr 24 Bushel oder 15 pCt. unter einer mittleren Ernte. Gerste schätzt man auf 40 Bushel pr. Acker oder 10 pCt. über eine mittlere Ernte, Erbsen auf 35 Bushel (15 pCt. über eine mittlere Ernte), Hafer auf 44 Bushel oder nur wenig über eine mittlere Ernte, Bohnen auf 20 Bushel, Kartoffeln, Heu, Rüben über eine mittlere Ernte. Die Kartoffelkrankheit hatte sich an verschiedenen Orten eingestellt.

Handels- und Schifffahrtsverkehr der Niederlande im Jahre 1872.

Amsterdam. In den Handelsausweisen wurde Seitens der niederländischen Regierung vom Mai 1872 ab für sämmtliche Waarengattungen das Kilogramm als alleiniger Verzollungsmassstab angenommen, während bis dahin die verschiedenen Artikel je nach Werth, Gewicht, Stückzahl etc. behandelt und nachgewiesen waren.

Da für die Periode Januar-April 1872 eine Umrechnung auf Kilogramm nicht zu Stande gekommen ist, und sicheres Vernehmen nach auch nicht stattfinden wird, so lässt sich für das Jahr 1872 bei dem grösseren Theile der Waarengattungen weder die Jahressumme beziffern, noch auch die übliche Vergleichung mit dem Vorjahre anstellen.

Indessen ist aus den officiellen Daten und den Berichten der Handelskammern mit Zuverlässigkeit zu entnehmen, dass der letztjährige Verkehr für Handel- und Schifffahrt günstige Resultate lieferte.

Die Ergebnisse sind zwar gegen die Ziffern des Vorjahrs durchschnittlich etwas zurückgeblieben, was jedoch als natürliche Consequenz erscheint, da das Jahr 1871 in Nachfolge des vorausgegangenen Kriegsjahrs eben durch ausnahmsweise Verhältnisse in ausserordentlicher Weise begünstigt war, während das Jahr 1872 unter ganz normalen Zuständen und ohne irgendwelche besondere Conjunctionen lediglich den regulären Bedarf für Handel und Consum zu versehen hatte.

Der Gang der Geschäfte war durch billigen Geldstand unterstützt, der Wechsel-discount blieb bis 5. Juni 3 pCt., von da ab bis 24. September 2½, stieg von da ab bis 5. November auf 4½, und hat mit 5 pCt. geschlossen.

Von den finanziellen Gründungen des Anlands hat kaum Eine in Holland Aufnahme gefunden, auch blieben die eigenen Gründungen des Landes, ohne internationale Tendenz, mehr auf Unternehmungen für den innern Verkehr beschränkt.

Die bedeutendsten Einführungen in dieser Richtung waren: die Gesellschaft zur Erbauung von Arbeiterhäusern und die Diamantenschleiferei zu Amsterdam, der Bankverein von Eindhoven, der limburgische Creditverein, die Ober-Yssel'sche Bank in Zwolle, die Käsefabriks-Gesellschaft zu Wieringerwaard, die Seefischereigeellschaften zu Maassluis und Haag, Rübenzuckerfabriks-Gesellschaften zu Naarden, Geldermalsen, Sas und Zevenbergen, die niederländisch-westphälische Eisenbahngesellschaft zu Winterswyk und die niederländische Südost-Eisenbahngesellschaft in Haag.

Neue Concessionen zum Eisenbahnbau wurden verliehen für die Linien: Tilburg via Herzogenbusch nach Nymwegen, Zutfen via Borkum und Zutfen via Bocholt nach Preussen.

Von Verfügungen in volkwirthschaftlicher Richtung sind vornämlich zu Stande gekommen: Regelung der den holländischen Consularfunctionären zustehenden Rechtsbefugnisse, Consularvertrag mit Spanien, die Telegraphenconvention mit dem deutschen Reiche, Vereinbarung der Kabelverbindung mit Amerika, Ablösung der Zehente, Verzehrungssteuerbefreiung für Holzgeist, sowie für Salz zur Oelraffinirung, Vorschriften in Angelegenheit von Viehsuchen, und endlich als bedeutendste Massregel der niederländisch-indische Zolltarif, dessen Wirksamkeit mit 1. Januar 1874 beginnen wird.

In internationaler Richtung sind noch die Staatsverträge mit England zu erwähnen, durch welche sich letzteres aller Anrechte auf Sumatra zu Gunsten Hollands begeben und andererseits auch zur Einwanderung freier Arbeiter aus Englisch-Ostindien nach Surinam vertragsmässig seine Zustimmung ertheilt hat.

Der Verkehr mit Java-Madura und den Archipel-Inseln war besonders lebhaft, und, mit Ausnahme von Kaffee, durch reichliche Ernten, sowie im Allgemeinen durch hohe Preise sehr begünstigt. An Stapelproducten wurden durch die niederländische Handels-Maatschappij folgende Mengen importirt:

		Nach Amsterdam	Nach Rotterdam, Dortrecht, Schiedam, Middelburg	Im Ganzen
Kaffee	Ballen	357.305	200.283	557.588
Zucker von Java . .	Körbe	119.813	76.773	196.586
„ „ Surinam	Fässer	762	.	762
Zinn	Blöcke	83.996	60.222	144.218
Indigo	Kisten	150	228	378
Stuhlrohr	Buschen	110.544	56.222	166.766
Tabak	Pakken	4.205	1.590	5.795
Baumwolle	Ballen	1.733	1.453	3.186
Specereien: Muscat	Fässer	1.569	79	1.648
	Blüte	239	10	249
	Cassia Pakken	39	46	85
Häute	Stück	23.958	11.869	35.827
Hörner	„	15.500	.	15.500
Gummi Elasticum . .	Colli	15	17	32
„ Damar	Kisten	44	7	51
Guttapercha	Pakken	997	1.378	2.375
„ „	Stück	786	.	786
Rohseide	Ballen	103	31	134
Sapanholz	Pikul	250	173	423

	Nach Amsterdam	Nach Rotterdam, Dortrecht, Schiedam, Middelburg	Im Ganzen
Japanesische Galan- teriewaaren . . . Kisten	90	—	90
Japanesisch. Kampfer Tobben	4.795	—	4.795
Schildpatt Kisten	13	—	13
Cacao Ballen	264	—	264
Arrak Leggers	234	150	384
Rum "	70	—	70
China-Bast Kisten	175	—	175
Diverse Colli	237	—	237

Durch die Handels-Maatschappy wurden Waaren im Gesamtwerthe von 68,384.501 holl. fl. in Verkauf gebracht, u. zw.: Kaffee für 39,758.531 fl., Zucker für 18,601.878 fl., Zinn für 6,397.642 fl., Specereien für 851.373 fl., Diverse für 2,775.077 fl.

Ueber den Umsatz in Colonial- und Landesproducten und deren Preisbewegung lässt sich Nachfolgendes bemerken:

Von Kaffee betrug die gesammte Einfuhr 759.536 Ballen, der Vorrath mit Ende des Jahrs 383.596 Ballen; in Folge der geringeren Ernte von Java, Ceylon und Brasil blieben die Preise steigend bis August, wo die stärkern Zufuhren von Rio einigen Rückgang veranlassten.

Doch schon in der September-Auction stellten sich die Preise wieder her, und erhielten sich bis Jahresschluss in folgendem Ausmasse: geblich bis braun Java 52½ bis 61 Cents, blass bis blank 49½—51, gut bis fein grün 50—52, ordinär bis gut ordinär 47½—49½, Padang 49—52, Macasser 47—48 Cents.

Die gesammte Einfuhr von Zucker bestand in 99½ Mill. Kilogr., der schliessliche Vorrath in 30½ Mill. Kilogr. Ausgeführt wurde an Rohzucker 21 Kilogr., an Raffinat 100½ Mill. Kilogr.

Mit Jahresschluss blieben die Preise für Standart Nr. 6 zu 30½ Cents; Nr. 7 zu 30; Nr. 8 zu 31¼; Nr. 9 zu 33; Nr. 10 zu 33½; Nr. 11 zu 34½; Nr. 12 zu 35; Nr. 13, 15, 16 und 19 zu 35½; Nr. 14 und 20 zu 36, Nr. 17 und 18 zu 35¾ Cents.

Die Ausfuhr von Rohzucker ist gegen das Vorjahr im Ganzen zurückgeblieben, ebenso jene von Raffinat, da für Norwegen und Schweden, Italien und England weniger Bedarf war; nur nach Deutschland, der Schweiz und Russland hat die Anfuhr von Raffinat etwas zugenommen.

Der Markt hatte mit ziemlich fester Stimmung begonnen, allein die flauern Preise der englischen Plätze, sowie die Steuererhöhung in Frankreich führten bald einen Rückgang herbei.

Der Markt blieb sehr gedrückt bis Ende April, wo die minder günstigen Resultate der westindischen Ernte bekannt wurden und demzufolge eine Preisbesserung eintrat, welche jedoch nur bis Ende Juni anhielt; gegen Jahresschluss blieben die Preise schwankend.

Um die Entwicklung der Zucker-Plantagen in den Colonien zu fördern, wurde Seitens der Regierung eine neue Regelung des Arrondirungswesens eingeführt, durch welche den Pflanzern die freie Verfügung über ihre gesammte Production eingeräumt und die früher obligate Ablieferung an das Gouvernement aufgehoben ist.

Die Rübenzuckerfabrikation hat sich auch im Jahre 1872 wieder mehr ausgedehnt und um 4 neue Fabriken vermehrt; es wurden 11,309.000 Kilo Rübenzucker erzeugt, wovon ca. 1,900.000 Kilo Rohzucker aus Böhmen importirt waren.

Thee behauptete sich zu ziemlich constanten Preisen, obwohl die Zufuhren gegen frühere Jahre belangreich höher waren; die Production auf Java ist seit Freigebung dieser Cultur in rascher Zunahme begriffen.

Seit den letzten 18 Jahren ist die Zufuhr von 20.000 auf 45.000 Kisten, die Ausfuhr von 4000 auf 29.000 Kisten gestiegen. In den Culturen wird grosse Sorgfalt auf Veredlung und Behandlung der Pflanze verwendet, daher Java-Thee fortwährend an Beliebtheit gewinnt.

Reis wurde aus Java weniger eingeführt, auch die Qualität war minder gut. Die gesammte Zufuhr betrug 576.700 Ballen, davon 360.000 Ballen aus Rangoon. Die Preise waren mit Jahresschluss für geschälten Java 12 $\frac{1}{2}$, Tafel 20, Rangoon 8—10 fl.

Zinn, dessen Ausbeutung sich zum grössten Theile noch in den Händen der Colonialregierung befindet, war zu steigenden Preisen gefragt und im März bis 98 $\frac{1}{2}$ fl. bezahlt; der höchste Preis, welchen dieser Artikel seit 1815 aufzuweisen hat. Die schliesslichen Preise waren für Banka 85 $\frac{1}{2}$, Billiton 81 fl.; die gesammte Zufuhr bestand in 134.489 Blüeken.

Baumwolle, die seit den letzten 6 Jahren für Amsterdam von besonderer Bedeutung ist, hatte durch den starken Rückgang der Julipreise ziemlich bedeutende Verluste verursacht. Namentlich litten dadurch einige Amsterdamer Speculationshäuser, doch blieben die Fallimente auf 4 kleinere Firmen beschränkt.

Der Import, grösstentheils direct, bestand in 162.476 Ballen; 6 Ladungen kamen aus Bengalen. Die starken Preisrückgänge von Bengal-Wolle, welche gegen November kaum mehr halb so viel als amerikanische galt, waren für die Unternehmer am meisten verlustbringend.

Krapp hatte eine günstigere Ernte, als erwartet war, doch blieb das Geschäft ohne besonderes Leben und der Preis ging etwas zurück.

Von Garancine wurden wieder bedeutende Partien nach Russland und England geliefert; geringer war der Absatz nach Deutschland, wo das Alizar dem Garancine fort und fort stärkere Concurrenz bietet.

Tabak behauptete fortwährend hohe Preise. Die Zufuhr von Java erreichte die bisher höchste Zahl von 131.922 Pakken, welche rasch aus dem Markte genommen wurden, so dass mit Jahresschluss nur ein Vorrath von 6833 Pakken vorhanden blieb.

Namentlich gegen Ende der Saison wurden die Ankäufe für Deutschland forcirt, wo man sich für Eventualitäten einer Steuererhöhung zu bevorräthigen trachtete.

Durch mehrseitige Combinationen wurde viel Waare schwimmend erworben, und fand sich die Speculation hiezu umsomehr ermunthigt, als die Qualität mit Ausnahme einzelner Zufuhren im Durchschnitte gut ausfiel. Von Sumatra-Plantagen wurden bei 9000 Pakken zugeführt, doch stand die Qualität dem vorjährigen Gewächse bedeutend nach.

Von inländischem Tabak war die Ernte ausnahmsweise gut gelungen, und auch reichlich gediehen. Für Tabak aus Ungarn war sehr starke Nachfrage; es wurden hievon bei 14.000 Ballen zugeführt, die auch rasch untergebracht waren.

Getreide blieb das ganze Jahr hindurch ohne eigentliche Unternehmungslust. Inländische Frucht war sehr gut, und so reichlich gediehen, wie dies seit den letzten 11 Jahren nicht mehr der Fall gewesen, und wenn demungeachtet der Consum des Landes bei weitem nicht gedeckt wurde, so war der Import in dieser Beziehung doch bedeutend eingeschränkt, wie auch der Handelsbedarf Angesichts der fast überall gelungenen Ernten sich wesentlich geringer einstellte.

Die Preise waren daher fortwährend weichend, bis in den Spätsommer, wo die Nachrichten über das Misslingen der Weizenernte in Schottland und der Kartoffeln in Irland einige Preiserhöhung veranlassten, welche jedoch nur kurz anhielt, so dass die Preise wieder niedriger geschlossen haben.

Verhältnissmässig fest erhielt sich Roggen. Für Mehl waren die Conjuncturen so ziemlich dieselben; der Bezug aus den ungarischen Kunstmühlen ging ununterbrochen vor sich, war jedoch gegen die Vorjahre weit geringer. Ueber die Behandlung der Waare Seitens der Exporteure oder Bahnverwaltungen! sind auch diesmal keine Klagen mehr vorgekommen.

Von den verschiedenen Drogen hatte Kampfer sehr gute Constellationen; ebenso auch Guttapercha von Macassar, welche sehr stark gesucht und besonders für englische Rechnung zu steigenden Preisen angekauft wurde.

Saaten und Oele waren auf Lieferung vorzüglich im Spätherbste sehr gefragt; gegen Anfang December war der ganze Vorrath durch Speculationshäuser zu hohen Preisen aufgekauft, worauf grössere Zufuhren von Rapsöl folgten, durch welche die Preise etwas zum Stillstande gebracht wurden. Die Einfuhr von Rapsöl allein betrug 29.000 Hektlr., gegen 19.000 Hektlr. im Vorjahre.

Petroleum hatte den allbekanntesten Verhältnissen zufolge eine sehr schwierige Stellung. Amsterdam hat bekanntlich seit den letzten 10 Jahren andauernde Anstrengungen gemacht, um sich im Petroleumgeschäfte einen eigenen Markt zu gründen, und sich hierin von Antwerpen so viel wie möglich unabhängiger zu machen. Die Conjuncturen waren aber voriges Jahr für die Sache sehr ungünstig; die Preisverminderungen, obwohl empfindlich genug, wurden jedoch, Dank den soliden Geldverhältnissen, standhaft ertragen. Zufgeführt wurden 213.000 Fässer, gegen 230.000 Fässer im Vorjahre.

Käse und Butter, Hauptartikel des holländischen Exporthandels, hatten einen geregelten Absatz, namentlich nach England. Die Ausfuhr war im Ganzen etwas geringer, da die Production auch weniger geliefert hatte, als im Vorjahre; doch waren Qualität und Preise sehr befriedigend.

Jedes Jahr bedeutender zeigt sich die Concurrenz der amerikanischen Käse auf den Märkten Englands. Bereits langen die amerikanischen Importe in geregelter Weise, gut gewählt und in so ansehnlichen Mengen ein, dass die holländischen Landwirthe nun ernstlicher daran gehen, die bestehenden Käsereienossenschaften thunlichst zu erweitern und die häusliche Arbeit nach amerikanischem Muster möglichst durch Maschinenkraft zu ersetzen.

Der Verkehr beladener Schiffe in sämtlichen Häfen des Landes hat folgende Resultate geliefert:

Einlauf.

Jahr	Niederländische Flagge		Fremde Flaggen		Im Ganzen	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
1831 . . .	1995	229.436	2545	314.933	4540	544.369
1840 . . .	2614	341.933	3255	551.915	5869	892.848
1850 . . .	3117	439.617	3229	590.056	6346	1,029.673
1860 . . .	3699	639.399	4518	952.020	8217	1,591.419
1870 . . .	2862	651.230	5087	1,571.779	7949	2,223.009
1871 . . .	3051	715.330	6516	2,012.137	9567	2,727.467
1872 . . .	2826	760.783	5742	1,930.510	8571	2,691.293

Auslauf.

1831 . . .	1091	140.269	1769	192.589	2860	332.885
1840 . . .	1853	271.223	1789	264.570	3642	535.793
1850 . . .	2467	365.008	2274	407.625	4741	772.633
1860 . . .	2644	508.611	2372	553.774	5016	1,062.358
1870 . . .	1849	459.565	2783	948.495	4632	1,408.060
1871 . . .	1967	490.771	2935	1,010.007	4902	1,500.778
1872 . . .	1981	517.426	2979	1,040.850	4960	1,558.276

Beurtheilt man die Schiffsbewegung nach dem Tonnengehalte, so hat sich die gesammte Thätigkeit im Laufe der letzten 40 Jahre geradezu verflüffacht. Was speciell die niederländische Flagge betrifft, so ergibt sich auch für diese eine ebenso erhebliche Steigerung.

Es mag hier nicht unbemerkt bleiben, dass noch im Jahre 1867, wo die sog. Schiffsacte, durch welche die niederländischen Schiffe für die Productenverfrachtung aus den Colonien bis dahin gewissermassen privilegiert waren, endlich beseitigt, und die freie Concurrenz aufgestellt wurde, allseitig Besorgnisse herrschten, als würde die heimische Flagge der fremden Mitbewerbung unterliegen müssen.

Diese Besorgnisse sind nun durch die ausgewiesenen Resultate in erfreulicher Weise widerlegt und lässt sich ferner aus den Details entnehmen, dass die niederländische Flagge eben auch in dem speciell indischen Verkehre von jener Zeit ab eine entsprechend höhere Thätigkeit entwickelt hat.

Die Fortschritte, welche sich im Laufe der letzten Jahre auf Java in allen Verkehrsverhältnissen zeigten, und namentlich die jährlich steigenden Ablieferungen aus den Privateulturen haben übrigens zu diesen günstigen Schifffahrtsresultaten das Meiste beigetragen.

Rücksichtlich der Amsterdamer Schiffahrt bestehen leider noch immer die bekannten Uebelstände, indem die Zufahrt durch den alten nordholländischen Canal für Schiffe von mehr als 4·8 Ellen Tiefgang unpassirbar ist, und die Schiffe sonach bei der Auffahrt nach Amsterdam zur theilweisen oder gänzlichen Lichterung genöthigt sind, ein Umstand, welcher viele Schiffsführer und alle Dampfschiffahrts-Gesellschaften bestimmt, die Ladung direct in Nieuwediep zu löschen.

So haben im Jahre 1872 im Ganzen 575 Schiffe von 252.638 Tonnen, welche fast sämmtlich die Bestimmung nach Amsterdam hatten, im Vorhafen zu Nieuwediep gelöscht, darunter auch die österreichisch-ungarischen Barken „Ann“ und „Majus“, welche mit Fruchtladungen eingelaufen waren.

Im Amsterdamer Hafen sind angekommen :

Flagge	Im Ganzen		Darunter beladene			
	Schiffe	Tonnen	Segelschiffe		Dampfer	
			Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	8	3.597	8	3.597	.	.
Niederländische	657	199.640	402	118.222	189	70.470
Englische	257	85.186	63	22.162	154	57.869
Deutsche	83	14.597	65	12.234	3	1.183
Schwedisch-norwegische	198	52.002	178	46.010	16	4.244
Dänische	36	4.599	25	2.949	2	799
Russische	7	2.226	7	2.226	.	.
Französische	19	4.132	13	3.609	.	.
Italienische	26	11.990	26	11.990	.	.
Spanische	2	360	2	360	.	.
Amerikanische	5	3.212	5	3.212	.	.
Belgische	1	328	1	328	.	.
Griechische	3	1.050	3	1.050	.	.
Zusammen	1302	382.919	798	227.949	364	134.565

Von den 8 nationalen Schiffen kamen 7 aus Galatz, Varna, Taganrog und Marienopol mit Roggen oder Leinsaat und 1 mit Baumwolle aus Salonich; sie sind sämmtlich in Ballast nach Newcastle wieder ausgelaufen.

Die gesammten Schiffsankünfte von Amsterdam sind gegen das Vorjahr um 70.000 Tonnen zurückgeblieben, was namentlich den erwähnten Hindernissen bei der Zufahrt in den Canal zuzuschreiben ist.

Wohl können diese Uebelstände als vorübergehend betrachtet werden, da der neue Canalbau (Holland op zyn smalst), durch welchen bekanntlich Amsterdam mit der Nordsee in directe Verbindung zu gelangen hat, nunmehr kräftig gefördert wird; doch wird die Vollendung desselben noch bei 5 Jahre in Anspruch nehmen.

Die Hilfe des Staates ist nunmehr dem Unternehmen in einer Weise gesichert, welche erkennen lässt, dass die Vollendung des Werks auch Seitens der Regierung als eine Lebensfrage für Amsterdam betrachtet wird.

Die grosse Häringfischerei hat im Juni begonnen und am 7. December geendigt; an derselben haben sich im Ganzen 108 Schiffe betheiligt, um 14 Schiffe weniger als im Vorjahre, da Enkhuizen dieses Jahr an der Fischerei nicht theilnahm, und von Scheveningen 6 Loggerschiffe sammt deren Eignern zur neu errichteten Häringfischerei-Actiengesellschaft nach Emden übergegangen sind.

Die Fischereiflotte bestand aus 44 Schiffen alter, und 64 Fahrzeugen neuer Construction. Erstere machten 61 Reisen und brachten 13.846 Tonnen gesalzene Häringe und 59.750 Stück Steurhäringe; letztere haben in 242 Reisen 45.052 Ton. gesalzene und 1,693.450 Stück Steurhäringe angebracht, was gegen das Vorjahr im Ganzen eine Verminderung von 19.000 T. und 3,612.800 Stück ergibt.

Die Fangzeit war Anfangs durch stetige Winde benachtheiligt und zeigte sich nur um die Mitte der Saison günstig; im November und December aber mussten viele Schiffe mit Verlust von Netzen und Fischzeug ohne Fang zurückkehren.

Ebenso ungünstig waren die Resultate der Anchovisfischerei, welche kaum den vierten Theil des vorjährigen Fangs ergab; die Qualität war sowohl hier als auch bei den Häringen sehr gut und der Preis hoch.

Schliesslich mögen hier noch einige Daten über die Thätigkeit der nationalen Dampfschiffahrts-Unternehmungen folgen.

Die bedeutendste der nationalen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, die königlich niederländische Steamboat-Maatschappij, hat mit ihren Dampfern 224 Reisen weiter Fahrt mit einem Frachtverdienste von 3,380.297 holl. fl. gemacht. Ihre Flotte bestand aus 23 Seedampfern, 1 Schlepper, 4 Lichterschiffen und 1 sogenannten Hull'schen Steiger.

Diese Gesellschaft namentlich ist es, welche die Verbindung mit den österreichisch-ungarischen Häfen unterhält, und zwar theils in regelmässigen Linien, theils in Gelegenheitsreisen.

Die meisten Fahrten der Gesellschaft, nämlich 39, waren eben nach der adriatischen See gerichtet; die Ladung bestand in diversen Colonialwaaren, vornehmlich aber in Raffinatzucker.

Nach New-York haben 4 Ansfahrten, nach Bremen 38, nach Königsberg 30, nach Bordeaux 24, nach St. Petersburg 21 und die übrigen Reisen nach verschiedenen russischen und englischen Häfen stattgefunden.

Um die Verbindungen mit Nord-Amerika zu erweitern, ist die Gesellschaft bemüht, ihr Actiencapital zu vermehren.

Die Steamer Gesellschaft „Nederland“, welche den Verkehr mit Java versieht, hatte 4 grosse Boote von je über 2500 T. in geregelter Betriebe; die Ansfahrten fanden von 4 zu 4 Wochen statt, mit einer Reisedauer von 38 bis 40 Tagen; sowohl für die Hin- als Rückreise bekamen die Schiffe stets volle Ladung; ebenso wurden die Boote auch stark von Passagieren benützt, da der Comfort derselben allgemein anerkannt ist.

Handel von Stockholm im Jahre 1872.

Stockholm. Das Jahr 1872 ist für Schweden in ökonomischer Hinsicht zu einem sehr hervorragenden Platze berechtigt. Allerdings war die Ernte nicht so ergiebig wie in 1871, aber doch hinreichend, um einen nicht unbedeutenden Getreide-Export zuzulassen.

Dies und die unaufhörlich steigenden Preise für unsere vornehmsten Exportartikel, Eisen und Holz, verschafften Schweden einen ansehnlichen Zuwachs an Capitalien, deren Placirung eine grosse Anzahl neuer Unternehmungen mit namhafteren Fonds, als man bis jetzt hier erfahren hat, in's Leben rief.

Nicht weniger als 197 Actiengesellschaften wurden im Jahre 1872 gesetzlich bestätigt, und da in dieser Zahl mehrere grössere Eisenbahngesellschaften inbegriffen sind, so kann man sich eine Vorstellung von den nach hiesigen Verhältnissen enormen Summen machen, welche zur Ausführung des Begonnenen erforderlich sind.

Da inzwischen alle Anzeichen darauf hinweisen, dass der einheimische Geldvorrath vollkommen dem Bedarfe entspricht, und da bisher, im Gegensatz zu vielen andern Ländern, eine Disconto-Erhöhung nicht eingetreten ist, so kann man wenigstens bis jetzt durchaus nicht sagen, dass eine Ueberspeculation stattgefunden habe.

Was den Waarenaustausch zwischen Schweden und Oesterreich-Ungarn im Jahre 1872 betrifft, so sind bei dem nicht zu berechnenden indirecten Verkehr, der bekanntlich meistens über Lübeck, Hamburg und Stettin geht, fast gar keine wesentlichen Veränderungen wahrzunehmen.

Die Einfuhr beschränkte sich auf folgende Gegenstände: Anis 9773 Pfd., Apothekerwaaren für 394 Reichsmünze-Thlr. (à 57 1/4 kr.), Bimsstein 6.600 Pfd., Korinthen 12.329 Pfd., Fenchel 7542 Pfd., Feigen 3185 Pfd., Galläpfel 5970 Pfd., Gummi 6450 Pfd., Lakritzen 2037 Pfd., Lorbeerblätter 6417 Pfd., Nüsse 6281 Pfd., Olivenöl in Gebinden 10.756 Pfd., andere, nicht besonders benannte Oele 750 Pfd., Rosinen 22.956 Pfd., ungemahlener Senf 290 Pfd., Schwämme 34 Pfd., Weinstein 375 Pfd. Der Export bestand in 4752 Ctr. Theer.

Handelsverkehr von Tarragona im Jahre 1872.

Tarragona. Die vorjährige Weinernte in der Provinz Tarragona war nur von geringem Belange und die Qualität mittelmässig, denn dem gewonnenen Producte fehlt es an Gehalt und an rechter Farbe; was zur natürlichen Folge hatte, dass der ohnehin schon hohe Preis noch höher ging. Es blieb daher nichts übrig, als den schlecht gerathenen Wein zur Fabrikation von Brantwein und Spiritus zu verwenden.

Das Ertragniss von Olivenöl war im Jahre 1872 sowohl nach Qualität als Quantität ein sehr befriedigendes, die Nachfrage nach diesem Artikel war lebhaft, weshalb auch keine Preisdifferenz stattfand.

Die Mandeln hatten nur eine karge Ernte und wurde ausser einem Vorrath von 2.500 Säcken à 50 Kilgr. alles Uebrige nach England und Nordamerika verschifft. Die Sorte „Esperanza“ stieg während der Verladung und es wurde hievon viel ausgeführt.

Die Haselnüsse sind ziemlich gut gediehen und waren viel für England verlangt, was auch eine kleine Preissteigerung bewirkte.

In öffentlichen Arbeiten ist, so zu sagen, nichts geschehen, woran die politische Lage viel Schuld trägt. Im Hafen selbst geht es wohl mit der Reinigung vorwärts, aber die Dammarbeiten, welche die Hauptsache bilden, werden matt betrieben.

Die für die Provinz so wichtige Eisenbahn nach Lerida ist leider noch immer nicht ihrer Vollendung zugeführt.

Endlich ist auch kein Zuwachs an Fabriken in Wirk- und Webwaaren gegen das Vorjahr zu verzeichnen.

Handelsverkehr von Turn-Severin im Jahre 1872.

Turn-Severin. Sowohl die mittelmässigen Ernten der Jahre 1870 und 1871, als insbesondere der gänzliche Misserwachs des letztverflossenen Jahres wirkten entnuthigend auf den gesammten hiesigen Handelsverkehr, weil durch das Fehlschlagen der Ernte die bedeutende Productionskraft des hierländigen Ackerbaus und der Viehzucht lahm gelegt wurde.

Namentlich konnte der örtliche Vorrath neuer Feldfrüchte selbst die ans den angrenzenden Bezirken Oesterreich-Ungarns hieher gelangenden Nachfragen nicht befriedigen, was zur natürlichen Folge hatte, dass der Mangel an Capitalszufluss auch alle sonstigen Geschäfte dieses Platzes sehr nachtheilig berührte.

In diesen ungünstigen Resultaten der vorjährigen Ernte liegt wohl auch der Grund des geringen Imports im Allgemeinen.

Die Getreide-Anfuhr aus diesem Bezirke betrug im Jahre 1872 an: Weizen 87.789 Zollettr., Mais 23.047 Zollettr., Reys 14.149 Zollettr., und Gerste 1728 Zollettr. Fast alle diese Mengen nahmen ihren Weg nach Oesterreich-Ungarn, während für den Export über Braila nur das geringe Quantum von 12.108 Zollettr. Weizen verblieb. Ausserdem gingen ca. 80.000 Zollettr. Feldfrucht, meistens Mais, auf dem Landwege nach den österreichisch-ungarischen Grenzdistricten.

Man kann somit den gesammten Export von Cerealien im Jahre 1872 mit etwas über 200.000 Zollettr. annehmen, wogegen in Jahren günstiger Ernten diese Ausfuhr mit 500.000 bis 600.000 Zollettr. in Anschlag gebracht wird. In Folge dieser Differenz dürften dem Lande mindestens $1\frac{1}{2}$ Mill. Gulden weniger zugeflossen sein.

Diese Verkehrsbewegung in Cerealien steht wohl in keinem Verhältnisse zu den im Jahre 1872 aus den Ländern der untern Donau nach Oesterreich-Ungarn exportirten Massen von Feldfrüchten aller Art, insbesondere Weizen. Es passirten hievon in dieser Richtung den hiesigen Hafen ca. $5\frac{1}{2}$ Mill. Zollettr.

An sonstigen hierländigen Ausfuhrartikeln erhöhte sich der Export gegen 1871 im Allgemeinen von 16.599 auf 22.316 Zollettr., wovon 15.110 Zollettr. nach Oesterreich-Ungarn, der Rest nach den untersten Donau-Stationen bestimmt waren.

Nach Oesterreich-Ungarn gingen hauptsächlich: 4308 Zollettr. Felle und Häute, 2563 Zollettr. Wein, 1542 Zollettr. Schafwolle, 1470 Zollettr. Knopfern, 794 Zollettr. Honig und Esswaaren, 223 Zollettr. Talg.

Hiebei ist gegen 1871 eine Mehrausfuhr bei Wein um 1622 Zollettr., bei Schafwolle um 783 Zollettr., dagegen eine Verminderung bei Talg um 1800 Zollettr. beobachtet worden.

Die Ausfuhr von Borstenvieh war gegen das Vorjahr eine bedeutendere, denn es wurden im Ganzen, auch aus den untersten Donau-Gegenden, ca. 35.000 Stück nach

Baziasch, Pest und Raab geföhrt. Für die Mästung dieser Thiere verwendete man den verdorbenen Mais der 1871er Ernte.

Dagegen hat der Export von Hornvieh gegen früher stark abgenommen. Im Jahre 1872 wurden aus diesem Bezirke auf dem Landwege nach Oesterreich-Ungarn via Orsova nur etwas über 3000 Stück getrieben, somit kaum der zehnte Theil des Exports im Jahre vorher.

Die Einfuhr, die sich im Vergleich zu 1871 nur um 1480 Zolletr. erhöht hat, betrug im Ganzen 48.329 Zolletr., davon 30.407 Zolletr. aus Oesterreich-Ungarn.

Eine Abnahme des Imports von österreichisch-ungarischer Provenienz fand im Vergleiche zum Jahre 1871 bei folgenden Gegenständen statt:

	1872	1871
	Zolletr.	Zolletr.
Eisenwaaren und Eisengeschirr	4346	5691
Zucker und Candis	3412	4027
Maschinen und deren Bestandtheile	245	2229
Brantwein und Spirituosen	464	1382
Einrichtungsstücke	686	1313
Manufacte	1529	1677
Wein	524	1611
Lederwaaren	776	910
Papier	713	851
Mehl und Mahlproducte	314	662
Leinwand und Zwilch	225	350
Kerzen und Seife	806	971

Dagegen zeigt sich eine Zunahme bei nachbenannten Waaren:

	1872	1871
	Zolletr.	Zolletr.
Bier	2030	1714
Garne und Twiste	507	153
Glas und Glasperlen	731	513
Marmor und Steinarbeiten	2112	501
Oele zum Genusse und zu technischem Ge- brauche	1190	842
Diverse Waaren	4254	1457

Das Verhältniss der sonstigen Einfuhrartikel blieb gegen das Vorjahr entweder stationär oder verringerte sich unbedeutend.

Ausser Getreide erzeugt diese Gegend nur noch Wein, Brantwein und Bier.

Die vorjährige Weinernte war zwar nicht ergiebig, jedoch von vorzüglicher Qualität, weshalb auch die feineren Sorten von Speculanten rasch aufgekauft wurden. Man bezahlte 1 fl. 70 kr. bis 2 fl. 50 kr. in Silber pr. Wadra = 12 Wr. Maass.

Der hier produicirte Brantwein, Zuika genannt, ist ein aus Zwetschen bereitetes, nur 14° Alkohol enthaltendes Getränk, das niemals zum Export gelangt. Die vorjährige Erzeugung war geringer als sonst. Dagegen hat sich die Bierproduction verbessert, jedoch wegen Mangel an dem nöthigen Betriebscapital nur unbedeutend vergrössert. immerhin werden ziemlich grosse Partien Bier donauabwärts verschickt.

Günstige Aussichten für die 1873er Ernte und die Hoffnung auf baldige Vollendung der im Baue begriffenen Eisenbahn dürften in die hierortige Handelsbewegung etwas Leben bringen. Namentlich erwartet man, dass durch die Eisenbahn Turn-Severin an

Wichtigkeit deshalb gewinnen werde, weil es dann an zwei directen Verkehrsadern (Donau und Bahn) nach dem Innern des Landes und dem Schwarzen Meere gelegen sein wird, was mit Rücksicht auf die unmittelbare Anknüpfung an das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz diese Stadt als die nächste grössere Einbruchsstation in die Walachei zum Ausgangspunkte für den weiteren Ex- und Import heranbilden dürfte.

Die hoffentlich ebenfalls zur Ausführung gelangende Zweigbahn nach Tirgu-jiu wird für den hiesigen Platz auch von grossem Vortheile werden, weil dieser bis jetzt am Handel wenig participirende grosse District nunmehr zugänglicher werden, ihm somit die Möglichkeit geboten wird, seine Erzeugnisse auf dem Wege über Turn-Severin dem Verkehre zuzuführen.

Schifffahrt und Handel von Tschesme (Chio) im Jahre 1872.

Chio. Der österreichisch-ungarische Lloyd und die russische Dampfschiffahrts-Gesellschaft haben auch im vorigen Jahre diese Insel in den Bereich ihrer Thätigkeit einbezogen. Dagegen wurden die Fahrten der türkischen Azizié-Dampfer, sowie diejenigen der Schiffe der ägyptischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft theils beschränkt, theils ganz eingestellt.

Durch eine unterseische Telegraphenlinie ist Chio nunmehr mit Europa und zunächst mit der Türkei und Griechenland in Verbindung gebracht.

Für die Verbesserung des hiesigen Hafens, so wichtig dieselbe auch für den Verkehr dieser Insel wäre, wurden bisher noch immer keine Vorkehrungen getroffen. So geschieht es im Winter nicht selten, dass Chio monatelang ganz ausser Verbindung mit den übrigen Ländern bleibt, weil die Dampfer namentlich wegen der in jener Jahreszeit an der diesseitigen Küste herrschenden starken Nordwinde in der Rhede nicht anlegen können.

Die letztjährige Einfuhr erreichte einen Gesamtwertb von 3,863.000 fl. Die vorzüglichsten Importe waren: türkischer Weizen für 570.000 fl., türkische Gerste für 75.000 fl., Mehl für 250.000 fl., englische Manufacte für 600.000 fl., Manufacte aus Oesterreich-Ungarn und Frankreich für 130.000 fl., türkischer Blättertabak für 100.000 fl., Bau- und Brennholz für 600.000 fl., Vallonea für 60.000 fl., rohe und getrocknete Häute aus der Walachei für 200.000 fl., derlei Häute aus Egypten für 60.000 fl., Papier aus Oesterreich-Ungarn für 50.000 fl., Stockfisch und Häringe aus England und Frankreich für 50.000 fl., Kaffee und Zucker aus Oesterreich-Ungarn und Frankreich für je 100.000 fl., Porzellan- und Glaswaren aus Oesterreich-Ungarn für 50.000 fl., Rum und Spiritus aus Oesterreich-Ungarn für 90.000 fl., Quineallieren derselben Provenienz für 60.000 fl., Tuch und Kasimir aus Oesterreich-Ungarn und Frankreich für 100.000 fl., englisches Roheisen für 200.000 fl., Tauwerk und Farbwaren aus Oesterreich-Ungarn für je 20.000 fl.

Unter den Ausfuhren im Gesamtwertb von 3,984.000 fl. befanden sich: Lederwaren nach der Türkei für 800.000 fl., Mastix nach der Türkei und Europa für 1,500.000 fl., Pomeranzen und Citronen nach der Türkei, Romaniens, Russland und Egypten für 1,000.000 fl., Mannfacte nach der Türkei für 100.000 fl., Branntwein nach der Türkei, Egypten und Europa für 200.000 fl., Mandeln nach der Türkei, Egypten, Russland und Oesterreich-Ungarn für 100.000 fl., Seidencocoons nach Frankreich für 20.000 fl., getrocknete Feigen nach verschiedenen Ländern für 20.000 fl., Wein nach Syrien und Egypten für 40.000 fl., wohlriechende Wässer nach Griechen-

land, der Türkei und Europa für 30.000 fl., Bausteine nach der Türkei für 20.000 fl., Anis nach Europa für 20.000 fl.

Was speciell die vorjährige Ausfuhr von getrockneten Weinbeeren betrifft, so betrug dieselbe 164.000 Ctr. für 1,570.000 fl., in nachstehender Vertheilung:

Nach	Menge Ctr.	Werth fl.
Oesterreich-Ungarn	39.000	320.000
Norddeutschland	30.000	300.000
England	40.000	400.000
Frankreich	14.000	140.000
Russland	14.000	140.000
Türkei	27.000	270.000
Zusammen	164.000	1,570.000

Handels- und Verkehrsverhältnisse von Canada im Jahre 1872.

Montreal. Im Ganzen genommen war das Jahr 1872 für Canada ein günstiges. Die Ernte lieferte in den meisten Producten einen Durchschnittsertrag, obgleich einzelne Gegenden im Frühsommer von langanhaltenden Regen zu leiden hatten.

Der Handelsverkehr hat sich im Vergleich zum Vorjahre wieder gesteigert. Die gesammte Ausfuhr nach dem Auslande betrug 82,639.622 Doll. (gegen 74 Mill. in 1871), die Einfuhr 107,709.119 (gegen 87 Mill.) Doll., wobei in Anschlag gebracht werden muss, dass manche Artikel, welche man früher von auswärts bezog, nunmehr im Lande selbst erzeugt werden.

Die Zunahme der Handelsbewegung machte die Gründung neuer Banken und Creditinstitute nothwendig, weshalb verschiedene Gesellschaften Freibriefe zum Betriebe von Bankgeschäften erhielten. Das eingezahlte Capital der Banken der „Dominion“ betrug zu Ende 1872 49 Mill., gegen 29 Mill. in 1867, dem ersten Jahre der Conföderation der britischen Provinzen. Die zinstragenden Depositen beliefen sich am Schlusse des vorigen Jahrs auf nahezu 60 Millionen.

Die Anspornung des Geschäftes hatte im Herbst eine sehr bedeutende Knappheit des Geldmarkts zur Folge, die jedoch keine nachtheilige Störung des Handels nach sich zog.

Der Zoll auf Thee und Kaffee wurde in der Frühjahrsitzung des Parlaments aufgehoben, und beide Artikel werden nunmehr, wie in den Vereinigten Staaten, frei eingeführt.

Für die Schifffahrt am untern St. Lorenzstrome und an den Küsten von Neu-Braunschweig und Neu-Schottland war der Herbst des Jahres 1872 eine sehr verhängnisvolle Periode. Die furchtbaren Stürme im October und November verursachten eine Menge Schiffbrüche mit bedeutendem Verluste an Menschenleben und Eigenthum.

Es werden immer stärkere Klagen laut, dass Schiffe, die mit Holzladungen nach Europa gehen, einen Theil der Ladung auf Deck führen, wodurch die Gefahr bei Stürmen bedeutend vermehrt wird. Die Handelskammer der Dominion ist bei der Regierung eingeschritten, sie möge diesem folgenschweren Missbrauche Schrauben setzen.

Es soll demnächst ein neues Gesetz zur Regulirung des Lootsenwesens erlassen werden. Von Seite der Rheder werden starke Anstrengungen gemacht, um das bis-

herige System abzuschaffen, welches das Lotsengeld einer gemeinsamen Casse zuweist, aus der am Schlusse der Saison ein jeder einen gleichen Antheil erhält.

Bedeutende öffentliche Arbeiten sind in Angriff genommen worden, so namentlich die Erweiterung der Canäle, welche einen Aufwand von 20 Mill. Dollar erfordern wird.

Die Provinz British-Columbia, die an das Stille Meer grenzt, ist nunmehr der Conföderation definitiv beigetreten, ihre Abgeordneten sitzen bereits im Parlamente der Dominion.

Die beiden noch übrigen britischen Besitzungen in Nord-Amerika, die Inseln Prinz Eduard und Neufundland, haben vor kurzem Deputationen nach Ottawa, der Hauptstadt der Conföderation, gesendet, um wegen Eintritts in den Verband zu unterhandeln.

Der Bau der canadischen Ueberland-Eisenbahn (Canada Pacific Railway) wurde definitiv beschlossen, und einer Gesellschaft von Capitalisten, an deren Spitze Sir Hugh Allan steht, ein Charter zur Erbauung dieser grossen Linie ertheilt. Dieselbe soll in 10 Jahren hergestellt werden, und da die Compagnie von der Regierung einen bedeutenden Theil der zu durchschneidenden Ländereien als Subsidie erhält, so wird das Unternehmen für die Besiedlung des grossen nordwestlichen Territoriums von grosser Tragweite sein.

Für das Heranziehen der Einwanderung aus Europa ist im vorigen Jahre viel geschehen. Sowohl die Regierung der Dominion als auch die der einzelnen Provinzen haben bedeutende Summen zu diesem Zwecke bewilligt und Agenten nach den europäischen Ländern geschickt, von denen Auswanderer herkommen.

Ein Theil der Ueberfahrtskosten wird von der Regierung getragen, im Inlande selbst werden Transport-Erleichterungen gewährt, und den Einwanderern wird gutes Land unentgeltlich überlassen.

Die Intercolonial-Eisenbahn ist zum grossen Theil vollendet und dem Betrieb übergeben. Es besteht jetzt eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung zwischen St. John, der Hauptstadt von Neu-Braunschweig, und Halifax, der Hauptstadt von Neu-Schottland.

Der im Jahre 1871 aufgenommene Census ergab für die Provinzen Ontario, Quebec, Neu-Braunschweig und Neu-Schottland eine Gesamtbevölkerung von 3,486.003 Seelen, gegen 3,090.561 im Jahre 1861, somit eine Vermehrung um nicht ganz 11½ pCt. Am stärksten war die Vermehrung in der Provinz Ontario, am geringsten in der Provinz Quebec. Die Zahl der in Canada lebenden Angehörigen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns beträgt ca. 25.000.

Volkswirtschaftliche Verhältnisse der niederländischen Besitzungen in Ostindien.

Batavia. Die niederländischen Besitzungen in Asien bilden einen aus verschiedenen grösseren und kleineren Inseln bestehenden Archipel; die wichtigste derselben ist ohne Zweifel Java, wo sich ausserdem der Sitz der Regierung befindet. Die Oberfläche dieser Inselgruppe beträgt 27.892 geographische □Meilen.

Beim Vergleiche der durch die indische Regierung veröffentlichten Ziffern über die Bevölkerung zeigt sich eine fortwährende Zunahme derselben, wie aus den folgen-

den Ziffern, die einen Zeitraum von 20 Jahren umfassen, was die Inseln Java und Madura *) betrifft, überzeugend hervorgeht:

	1850	1870
Europäer	16.409	27.585
Chinesen	119.481	174.540
Andere fremde Asiaten	27.687	16.943
Ureinwohner	9,420.553	16,233.100
Zusammen	9,584.130	16,452.168**)

Darnach beträgt die Zunahme innerhalb 20 Jahren mehr als 7 Millionen Seelen. Unter den Europäern sind nicht die Truppen begriffen, wohl aber die Personen gemischter Race.

Bei weitem die Mehrzahl der Europäer finden ihre Existenz im Dienste des Gouvernements als Beamte, die übrigen im Handel und in der Industrie.

Ebenso geht es mit dem grössten Theile der Chinesen und anderen Asiaten, die von dem Detailhandel und theilweise auch als Handwerker leben.

Der Ureinwohner ist von Haus aus Ackerbauer. Höchst selten wird man einen unter ihnen antreffen, der nicht den Pflug zu leiten verstünde, oder der nicht in seinen Jugendjahren den Boden zur Erzeugung von Reis oder anderen Bodenproducten bearbeitet hätte.

Ogleich bis zum heutigen Tage noch keine eigentliche Volkszählung stattgefunden hat und die Ziffern der Bevölkerungsstatistik kein unbedingtes Vertrauen beanspruchen können, so lässt sich doch mit Sicherheit annehmen, dass das Factum der Zunahme richtig ist, und wird dadurch die Behauptung, dass es den Eingebornen im Allgemeinen gut geht, befestigt.

Die Landbevölkerung genießt stets den besondern Schutz der Regierung, und wird dieser Schutz durch Ruhe und Ordnungsliebe und dadurch, dass die Leute dieser Classe als gute Unterthanen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllen, anerkannt.

Dem ist es auch zuzuschreiben, dass Java und Madura schon seit 40 Jahren sich der ungestörtesten Ruhe zu erfreuen haben.

Früher stieszen Europäer fremder Nationen, welche die Absicht hatten, sich hier niederzulassen, in Folge einiger Vorschriften, die ihnen hinderlich in den Weg gelegt wurden, auf manche Schwierigkeiten. Seit mehreren Jahren ist darin indessen eine Aenderung eingetreten und es bedarf gegenwärtig nur der Vorzeigung des Passes und der Angabe der Existenz, um von der Regierung die Erlaubniss zu bekommen, sich in den niederländischen Besitzungen anzusiedeln.

Als Nahrungsmittel der zahlreichen Bevölkerung und auch als Exportartikel nimmt der Reis die erste Stelle ein. Es giebt davon verschiedene Sorten; die wichtigste und beste ist der sog. „Padi dalam“ (Oryza sativa), welche auf künstlich bewässerten Feldern gebaut wird. In der Anlage dieser Felder haben es die Ureinwohner (geborene Ackerbauer) sehr weit gebracht.

In Anbetracht, dass der Reis das Hauptnahrungsmittel der Bevölkerung, welche täglich dreimal davon isst, ausmacht, und dass die Reisteuer eine der wesentlichsten Einnahmen des Staates bildet, liegt es auf der Hand, dass eine gute Ernte sowohl für die Bevölkerung wie für die Regierung eine Lebensfrage ist.

*) Die Inseln Java und Madura bilden mit der Insel Sumatra die wichtigsten commercellen und politischen Besitzungen in diesem Archipel. Eben deshalb werden diese 3 Inseln hier immer mehr in den Vordergrund treten.

***) Im Jahre 1815 betrug die Seelenzahl 4,615.270, im Jahre 1826, also elf Jahre später, 5,403.786.

Sie erhebt eine Steuer, Landrente genannt, welche $\frac{1}{3}$ der Production ausmacht; als Basis dieser Steuer wird der Preis der Frucht am Productionsorte angenommen.

Diese Steuer wird durch den Landmann in Baarem entrichtet. Die Regierung hat Massregeln getroffen, welchen eine fünfjährige feste Steuer der Production zu Grunde liegt; früher wurde diese Steuer jedes Jahr festgestellt.

Fortwährend werden neue Reservoirs und Canäle zur künstlichen Irrigation der Reisfelder durch die Regierung angelegt. In dieser Hinsicht ist schon Vieles geschehen, namentlich in der wichtigen Residenz Soerabaya. Manches bleibt aber noch zu thun übrig.

Was die Bevölkerung nicht selbst gebraucht, wird von ihr verkauft und in den allgemeinen Handel gebracht. Für den Export verwendet der Grosshandel namentlich die bekannten Sorten: „Pamanoekan“, „Kadanhauer“, „Indramayoe“ und „Bondhiradja“.

Der Kaffeebaum wurde im Anfange des vorigen Jahrhunderts aus Arabien nach Java herübergebracht.

Die Nachfrage nach Kaffee veranlasste die damalige ostindische Compagnie, den Kaffeebaum in grosser Ausdehnung anzupflanzen.

Der an Humus reiche Boden und die natürliche Beschaffenheit dieser Insel bildeten zwei bedeutende Factoren, welche dem Bestreben der Compagnie sehr förderlich waren.

Die Fürsten von Java, welche der Compagnie zinspflichtig waren, zwangen ihre Unterthanen, Kaffeebäume anzupflanzen und deren Ertrag an sie abzuliefern. Jenen Theil der Frucht, welchen die letzteren nicht auf diesem Wege abzugeben hatten, verkauften sie an die Compagnie.

Nachdem diese in den letzten Jahren des vorigen Jahrhunderts fallirt hatte und mit ihren Activen und Passiven an die Republik Batavia übergegangen war, nahm der directe Einfluss des Gouvernements auf die Kaffeeultur eigentlich erst seinen Anfang.

Eine erhebliche Zunahme der Kaffeeproduction datirt aus dem Jahre 1833, als der damalige Generalgouverneur bestimmte, dass aller auf Domanialgründen erzeugte Kaffee anschliesslich an das Gouvernement gegen einen jährlich zu bestimmenden Preis abgeliefert werden müsse.

Er stellte eine genügende Anzahl europäische und aus der Bevölkerung selbst gewählte Beamte an, welche anschliesslich mit der Sorge für die Kaffeeultur beauftragt wurden.

Ueberall im Innern liess er Speicher bauen, wohin die Bevölkerung gegen baare Bezahlung ihren Kaffee abgeben konnte. Ausserdem wurden Vorkehrungen getroffen, um die Kaffeepflanzungen auszubreiten und die Production zu verbessern.

Der auf diese Weise gelieferte Gouvernement-Kaffee wurde durch einen grossen Handelsagenten der niederländischen Handelsgesellschaft nach Holland exportirt und dort für Rechnung des Gouvernements in öffentlicher Auction versteigert.

Der Ertrag war von da an folgender:

1833 . . .	337.456	Pikul	1843 . . .	1,048.411	Pikul
1834 . . .	445.185	"	1844 . . .	956.402	"
1835 . . .	441.401	"	1845 . . .	637.596	"
1836 . . .	459.753	"	1846 . . .	880.357	"
1837 . . .	637.305	"	1847 . . .	772.470	"
1838 . . .	567.583	"	1848 . . .	860.023	"
1839 . . .	731.573	"	1849 . . .	461.038	"
1840 . . .	706.258	"	1850 . . .	976.725	"
1841 . . .	877.444	"	1851 . . .	1,069.896	"
1842 . . .	974.752	"	1852 . . .	880.689	"

1853 . . .	686.499	Pikul	1863 . . .	733.136	Pikul
1854 . . .	1,073.103	"	1864 . . .	895.700	"
1855 . . .	1,148.472	"	1865 . . .	581.400	"
1856 . . .	742.102	"	1866 . . .	1,094.097	"
1857 . . .	882.193	"	1867 . . .	920.057	"
1858 . . .	897.288	"	1868 . . .	588.616	"
1859 . . .	746.399	"	1869 . . .	962.799	"
1860 . . .	998.643	"	1870 . . .	986.038	"
1861 . . .	807.800	"	1871 . . .	703.058	"*)
1862 . . .	803.913	"			

Mit Ausnahme einiger Jahre, in welchen die Witterung ungünstig für die Kaffeecultur war, konnte die Regierung im Allgemeinen auf eine gute Ernte rechnen.

Der Kaffeecultur liegt das Princip zu Grunde, dass die Regierung als Souverän das Recht hat, einen Theil der Arbeit und der Zeit der Bevölkerung zu beanspruchen. Auf diese Weise entrichtet die Bevölkerung einen grossen Theil der ihr auferlegten Steuern.

Der grösste Theil der sogenannten Gouvernment-Production wird für Rechnung des Staates nach Holland versendet und dort versteigert. Auf Java wurden in 1871 100.000 Pikul Gouvernment-Kaffee verkauft.

Ausser dem für Rechnung des Staates auf seinen Domanalbesitzungen erzeugten Kaffee wird durch Privatleute auf eigenen Besitzungen oder auf sog. unbenützten Staatsdomänen, die von der Regierung gepachtet werden, Kaffee gepflanzt.

Eine genaue Angabe über diesen Theil der Production fehlt, dieselbe dürfte jedoch auf Java nicht viel weniger als 200.000 Pikul im Jahre betragen.

Was das Zuckerrohr betrifft, so kann man annehmen, dass dasselbe auf Java einheimisch ist, und dass die Kunst, daraus Zucker zu bereiten, von China herübergebracht wurde, da die Chinesen sich schon auf Java niedergelassen hatten, bevor noch die Europäer begannen, daselbst Handel zu treiben.

Die damalige ostindische Compagnie betrieb die Anlage von Zuckermühlen durch Chinesen; der Verkehr in diesem Artikel war noch sehr beschränkt. Die jährliche Zuckerproduction auf ganz Java in der Mitte des vorigen Jahrhunderts lässt sich mit ungefähr 60.000 Pikul beziffern.

Nach und nach verringerte sich dieselbe, hauptsächlich während der englischen Zwischenregierung von 1811 bis 1816, und zwar dermassen, dass der Export allmählig bis auf 16.000 Pikul sank.

Die niederländischen Generalgouverneure, welche der englischen Zwischenregierung folgten, thaten zwar Alles, was in ihrer Macht war, um die Zuckerrohrkultur auszuüben, erzielten jedoch nicht die Resultate, die sie sich vorgestellt hatten. Der Export betrug in 1826: 19.795 Pikul, 1827: 32.220 P., 1828: 25.869 P., 1829: 73.779 P., 1830: 108.640 P.

Man überzeugte sich bald, dass ohne Einflussnahme des Staates die Zuckerindustrie nur eine kränkliche Existenz fristen würde, ohne jemals das zu werden, was man von ihr erwarten durfte. Die wenigen Fabrikanten, meistens Chinesen, welche dieser Industrie oblagen, hatten mit einem fortwährenden Arbeitermangel zu kämpfen. An eine grosse Ausbreitung konnte ohne kräftige Unterstützung der Regierung nicht gedacht werden.

*) Unter diesen Ziffern ist die Production von Regierungs-Kaffee auf der Insel Sumatra, die ca. 150.000—200.000 Pikul pr. Jahr beträgt, und in Padang auf periodischen öffentlichen Auktionen versteigert wird, nicht inbegriffen. Ebensowenig der Menado-Kaffee (ungefähr 10.000—15.000 Pikul), welcher nach Holland exportirt und dort verkauft wird.

In der That wurden jetzt die Capitalien des Staates zur Erbauung von Zuckerfabriken zur Verfügung gestellt, unter der Bedingung jedoch, dass der Zucker zu festen Preisen an die Regierung abgeliefert werde, und mit einer gewissen Amortisation aus dem Reingewinne der Fabriken.

Auf solche Weise entstanden auf Java innerhalb einiger Jahre ungefähr 100 Zuckerfabriken, die im Laufe der Zeit mit allen durch die Wissenschaft gebotenen Verbesserungen versehen wurden.

Die Regierung, welche ungefähr 30 Jahre hindurch erst allen, später aber nur einen gewissen Theil des producirtten Zuckers zu festen Preisen von den Fabrikanten empfing, um ihn auf Java oder in Holland zu versteigern, glaubte endlich die Zeit zu einem entschiedenen Schritte gekommen, um das System einer Arbeitssteuer, welchem die Production des Zuckerrohrs als Rohstoff zu Grunde lag, zu beseitigen.

Daher die in den Jahren 1870 und 1871 getroffenen Bestimmungen, welche einerseits zur Folge hatten, dass die Regierung auf ihren Antheil an der Production Verzicht leistete, andererseits, dass den Fabrikanten die Verpflichtung auferlegt wurde, dem Staate jährlich 4 Millionen Gulden zu zahlen.

Das Gouvernement hat es auf sich genommen, bis zum Jahre 1878 durch die steuerpflichtige Bevölkerung die Zuckerrohrpflanzungen, welche für jede Fabrik 250 bis 600 „boûws“ betragen, anlegen zu lassen. Nach dem genannten Jahre werden diese Anpflanzungen jährlich um $\frac{1}{12}$ reducirt, so dass im Jahre 1890 die Einflussnahme der Regierung ganz aufhören wird. Diese Massregeln werden den Fabrikanten veranlassen, durch freie Arbeit zu ersetzen, was früher nur durch Zwang erzielt werden konnte.

Die nachfolgenden Ziffern, welche einen stetig steigenden Export von Zucker entnehmen lassen, zeugen für die Nützlichkeit des beobachteten Systems. Dieser Export betrug nämlich in:

1831 . . .	120.297	Pikul	1852 . . .	1,171.940	Pikul
1832 . . .	245.872	"	1853 . . .	1,768.233	"
1833 . . .	210.947	"	1854 . . .	1,773.467	"
1834 . . .	372.885	"	1855 . . .	1,660.638	"
1835 . . .	432.623	"	1856 . . .	1,997.456	"
1836 . . .	509.513	"	1857 . . .	1,696.334	"
1837 . . .	676.085	"	1858 . . .	2,111.649	"
1838 . . .	734.979	"	1859 . . .	2,137.558	"
1839 . . .	842.017	"	1860 . . .	2,081.256	"
1840 . . .	1,013.877	"	1861 . . .	2,128.352	"
1841 . . .	1,031.094	"	1862 . . .	2,319.836	"
1842 . . .	884.685	"	1863 . . .	2,075.349	"
1843 . . .	929.769	"	1864 . . .	2,251.012	"
1844 . . .	1,001.053	"	1865 . . .	2,205.473	"
1845 . . .	1,448.969	"	1866 . . .	2,218.885	"
1846 . . .	1,394.086	"	1867 . . .	2,078.121	"
1847 . . .	1,317.472	"	1868 . . .	2,009.242	"
1848 . . .	1,428.597	"	1869 . . .	2,637.226	"
1849 . . .	1,663.217	"	1870 . . .	2,335.828	"
1850 . . .	1,381.444	"	1871 . . .	3,155.127	" *)
1851 . . .	1,899.112	"			

*) In obigen Ziffern ist auch der durch Europäer in freier Industrie auf eigenen Besitzungen oder auf gepachteten Ländereien producirtte Zucker inbegriffen, dessen Menge auf ungefähr 200.000 Pikul jährlich geschätzt wird.

Die Zuckerfabriken, welche mit Regierungscontracten arbeiten, sind fast alle darauf eingerichtet, um das grösste Product aus dem Rohre zu erzielen, und sind zu dem Zwecke mit den besten Dampfmaschinen und neuesten Erfindungen auf dem Gebiete der Zuckerindustrie (wie z. B. mit Vacuumfannen) versehen. Seit einigen Jahren arbeiten einige Fabriken auf directe Raffinade, welche grossentheils nach Australien exportirt wird.

Mit Rücksicht auf die internationale Zuckerconvention, die vor einigen Jahren zwischen Frankreich, England, Belgien und Holland geschlossen wurde, liegt es nun im Interesse der Zuckerfabrikanten, blonde und braune Zucker, hauptsächlich die Nummern 9—14 des holländischen Standard zu produciren.

Sie sind auf die Erzeugung der bessern weissen Sorten eingerichtet, die mit der Zeit einen wichtigen Artikel für den hiesigen Exporthandel nach den Märkten des Mitteländischen, Adriatischen und Schwarzen Meeres bilden werden, sobald eine regelmässige Dampfschiffahrt durch den Suezcanal zwischen jenen Plätzen und Java zu Stande gekommen sein wird.

Vor ungefähr 35 Jahren erhielt man mit sehr vielen Schwierigkeiten aus China Samen von den besten Theesorten, die erst im botanischen Garten der Regierung zu Buitenzorg*) entkeimten und später in eigenen, im Gebirge angelegten Gärten weiter vervielfältigt wurden.

Die Theecultur wurde ganz nach demselben Systeme wie die Zuckerindustrie eingeführt. Anfänglich schloss man mit Europäern Contracte zur Bereitung des Thees ab, der an die Regierung abgeliefert werden musste; als jedoch diese Industrie genug Lebensfähigkeit hatte, wurde sie ganz dem privaten Unternehmungsgeiste überlassen und hat sich seitdem sehr ausgebreitet.

Einen Theemarkt findet man auf Java noch nicht; der Thee wird für Rechnung der Fabrikanten nach Europa consignirt, wo dafür ungefähr gleiche Preise wie für China-Thee erzielt werden.

Tabak wird in Java schon seit undenkbaren Zeiten für den eigenen Consum gebaut. Dieser ist, sowohl was Kau- als Rauchtak betrifft, so gross, dass man ihn auf jährlich 1 Pfd. per Kopf stellen kann. Männer, Frauen und Kinder kauen oder rauchen Tabak.

Ungefähr um das Jahr 1830 tauchte bei der Regierung die Ansicht auf, dass durch die Einführung edler Havanna- und Manila-Samen eine neue Industrie in's Leben gerufen werden könne zur Erzeugung eines Products, das sich auch für den europäischen Markt eignete.

Man traf sonach mit Privatunternehmern Vercinbarungen, wodurch sich die Regierung verpflichtete, auf geeigneten Feldern Tabak durch die Bevölkerung pflanzen zu lassen, welche jedoch für diese ihr auferlegte Arbeitssteuer eine gewisse Vergütung in Geld empfing.

Die Unternehmer erhielten aus der Landescasse Geldvorschüsse zur Erbauung der nöthigen Gebäude, wogegen sie sich anheischig machten, das Product, nachdem es für den europäischen Markt zubereitet war, an die Regierung abzuliefern, die es nach Holland consignirte und dort öffentlich versteigern liess.

Diese Cultnr hatte jedoch ihre Schwierigkeiten, weshalb die Regierung die Contracte nicht erneuerte, sondern die Tabakproduction für den europäischen Bedarf ganz frei gab, was Anfangs für viele Unternehmer sehr nachtheilige Folgen hatte.

Einige Jahre später versuchten Privatleute die Bevölkerung zu bewegen, auf ihren Feldern bessere Tabaksorten, welche sie selbst auf Saatbeeten erzeugt hatten, überzu-

*) Derselbe befindet sich 56 Kilometer von Batavia, auf einer Höhe von 800 Fuss über dem Meerespiegel. Der Zweck dieses grossen, wissenschaftlich angelegten und sehr gut unterhaltenen Gartens ist gleichzeitig ein praktischer, indem damit der Ackerbau im Allgemeinen gefördert werden soll. So ver-delt man dort viele Samen, Pflanzen und Gewächse, bezieht auch solche aus andern Ländern und acclimatisirt sie, um damit später europäische Unternehmer unentgeltlich zu betheilen.

pflanzen. Es dauerte aber lange Zeit, ehe es ihnen gelang, die Abneigung der Bevölkerung, diese Tabaksorten anzupflanzen, zu überwinden, weil die Cultur dieser feineren Sorten viel mehr Zeit und Sorge beanspruchte als die des Java-Tabak, der für den einheimischen Bedarf bestimmt war.

Als jedoch die Bevölkerung allmählig bemerkte, welch' grosse Vortheile für sie aus der Cultur dieser edleren Sorten entsprangen, wick auch ihre Abneigung, dieselben anzubauen, und so entstanden nach und nach im Innern Unternehmungen zur Production dieses Artikels.

Uebrigens vernachlässigte man die Qualität, um nur die Menge der jährlichen Ernie zu vergrössern, und dieses hatte zur natürlichen Folge, dass einerseits die Productionskosten bedeutend stiegen, während andererseits die Preise in Europa zurückgingen. Millionen Gulden wurden auf diese Art durch die Unternehmer verloren, kamen jedoch der Bevölkerung zugute.

Die wenigen übrig gebliebenen Fabrikanten, durch Schaden klug geworden, befreisigten sich nach dieser Katastrophe einer Verbesserung der Qualität. Es dauerte jedoch noch viele Jahre, ehe das in Europa herrschende Vorurtheil gegen Java-Tabak schwand, und erst seit den letzten drei Jahren kann man sagen, dass derselbe sich wieder einer günstigeren Aufnahme auf den europäischen Märkten erfreut.

Die Production entwickelt sich denn auch fortwährend, und es ist nun zu hoffen, dass man sich die theure Lehre zu Nutzen machen werde.

Ebensowenig wie für Java-Thee, giebt es für Java-Tabak hier einen bestimmten Markt. Im April und Mai wird dieses Product nach Holland gesendet und dort öffentlich versteigert. Im Allgemeinen macht man von Dampfem via Suezcanal Gebrauch und lässt sich gern die höheren Frachtpreise gefallen.

Der Indigostrauch (*Indigo fera tinctoria* und *Indigo fera anil*) ist, so zu sagen, auf Java einheimisch. Es waren höchst wahrscheinlich Chinesen, welche sich in früheren Jahren der künstlichen Erzeugung dieses Färbestoffes befreisigten.

Oggleich sich die Regierung, nachdem Java im Jahre 1816 wieder in ihren Besitz gekommen war, die Indigoocultur sehr angelegen sein liess, blieb dennoch der Export unbedeutend und betrug in den Jahren: 1825: 5818 Pfd.*), 1826: 9601 Pfd., 1827: 8284 Pfd., 1828: 23.610 Pfd., 1829: 46.349 Pfd., 1830: 22.063 Pfd., 1831: 42.841 Pfd. Erst in den Dreissiger Jahren wurde der Anpflanzung der Indigostaude durch die Arbeitssteuer eine grössere Ausbreitung gegeben, während auch Besitzer eigener Ländereien und Pächter von Staatsdomänen die Indigoocultur betrieben.

Die Production nahm hiedurch einen nie geahnten Aufschwung; die Regierung bemerkte jedoch bald, dass dieselbe für die Bevölkerung eine sehr drückende war, in Folge dessen sie der Gouvernement-Cultur ganz entsagte und die Indigoproduction vollständig an Privatleute überliess.

Nachdem durch die Abtretung der Insel Ceylon an England das Monopol des Zimthandels für die ostindische Compagnie verloren gegangen war, versuchte man den Zimmbaum auf Java einzuführen. Im Jahre 1828 erzielte man die ersten Resultate, welche die Regierung veranlassten, die Zimtcultur mehr allgemein über Java als eine Art Arbeitssteuer zu verbreiten.

Die dabei gewonnenen Resultate standen jedoch auf die Dauer nicht im Verhältnisse zu den gehegten Erwartungen; deshalb wurde die Cultur ganz freigegeben und der Bevölkerung überlassen.

Nur die sog. Gouvernement-Zimtgärten in der Residenz Krawang wurden an einen Europäer verpachtet, der sein Product nach Europa consignirt und dort periodisch versteigern lässt.

*) Frühere Angaben fehlen gänzlich.

Unter dem Namen *Cassia* wird der durch die Bevölkerung von Java und den anderen Inseln der niederländischen Besitzungen eingesammelte Zimmt in den Handel gebracht.

Die ersten Samen und Pflanzen von China (Fieberrinde) wurden vor ca. 20 Jahren nach Java importirt und zwar durch die Regierung, welche der Ansicht war, dass nicht nur in commercieller, sondern auch in philanthropischer Hinsicht die Anpflanzung und Verbreitung dieses Baumes von grosser Wichtigkeit sei.

Weder Mühe noch Kosten wurden gespart, um den China-Baum auf Java zu acclimatisiren, und wurden diese Bemühungen mit so günstigen Resultaten belohnt, dass sich zu Anfang 1871 in den höheren Bergregionen von Java bereits mehr als eine Million China-Bäume und ungefähr eine halbe Million entkeimte Samen und junge Pflanzen vorfanden.

Schon seit vier Jahren wird von den älteren Bäumen die Rinde gesammelt und theilweise nach Holland exportirt, theilweise in den Hospitälern auf Java verwendet.

Im Jahre 1871 wurde auf Bandong, dem Mittelpunkt der China-Anpflanzungen, ein unter der Leitung zweier tüchtiger Fachmänner stehendes Laboratorium zur Chinin-Bereitung eingerichtet, und die bisherigen Erfolge sind sehr befriedigend.

Innerhalb einiger Jahre wird nicht nur für den grossen einheimischen Consum, sondern auch für den Export ein genügendes Quantum Rinde producirt werden können.

Die Insel Banda ist wegen ihres Reichthums an Muskatnuss und Muskatblüthe mit Recht berühmt.

Schon vor langen Jahren wurde diese Insel an sog. Perkeniers*) (Europäer) und deren Nachkommen überlassen, welchen durch die Regierung die nöthigen Arbeiter beigelegt wurden, gegen die Verpflichtung, die producirte Muskatnuss und Muskatblüthe zu festen Preisen an dieselbe abzuliefern.

Die Regierung sendete das Product nach Holland, wo es öffentlich versteigert wurde. Dieses System ist jetzt ganz verändert. Die Regierung bekümmert sich weiter nicht um die Perkeniers; diese verfügen nach eigenem Belieben über ihre Producte und bezahlen der Regierung eine gewisse Grundsteuer.

Durch die Aufhebung des Monopols und eine bedeutende Preiserhöhung der beiden Artikel hat diese Cultur in den letzten Jahren eine sehr grosse Ausbreitung erlangt. Das Product wird entweder auf Banda verkauft oder nach Holland exportirt.

Auch auf anderen Inseln des Archipels und desgleichen auf Java findet man den Muskatbaum, jedoch nicht von gleich edler Sorte und auch nicht in so grosser Anzahl wie auf Banda.

Die Gewürznelke wird hauptsächlich auf den Molukkischen Inseln producirt. Früher musste die Bevölkerung dieses Gewürz ebenso wie die Muskatnuss und die Muskatblüthe zu festen Preisen an die Regierung abliefern, aber auch dieses Monopol hat der freien Cultur und dem Freihandel weichen müssen.

Pfeffer wird im indischen Archipel durch die Bevölkerung in verschiedenen Sorten erzeugt und an den Markt gebracht. In früheren Jahren hat die Regierung hier und dort die Pfeffercultur eingeführt, bald aber darauf verzichtet, weil die Resultate den gehegten Erwartungen nicht entsprachen.

Die *Uncaria* und die *Nauclea Gambir* ist die Pflanze, aus welcher der Gambir oder die sog. *Terra Japonica* erzeugt wird. Hauptsächlich sind es die Chinesen des Riouw-Archipels, welche sich dieser Cultur widmen.

Mit Tabak und der Betelnuss (*Arrecauss*) wird der Gambir von allen Eingebornen gekaut. Auch ist dieser Artikel als Gerbestoff für den Export sehr gesucht.

Die Vanillenranke ist auf Java, Dank der guten Pflege dieser kostbaren Pflanze im botanischen Garten zu Buitenzorg, seit ungefähr 20 Jahren acclimatisirt. Viele

*) Perk bedeutet eine mit einem Zaun umgebene Anpflanzung; Perkenier heisst der Besitzer einer solchen Anpflanzung.

Europäer haben sich dieser Cultur befeissigt und obschon sie anfänglich für ihr Product nur sehr niedrige Preise erzielen konnten, gelangten sie nach und nach doch zu besseren Resultaten, so dass diese Cultur jetzt wieder mit bedeutendem Vortheil betrieben wird.

Der so nützliche Cocosnussbaum wird im indischen Archipel zu Millionen angetroffen. Das aus seiner Frucht bereitete Oel wird meistens in Indien selbst verbraucht; wenigstens betreibt man die Ausfuhr desselben nicht in grossartigem Masse.

Ausser den oben besprochenen Producten des geregelten grossen Ackerbaues kommen im indischen Archipel noch viele Artikel von grosser Wichtigkeit vor, die nicht regelmässig angepflanzt werden, sondern in den Wäldern gefunden, von den Eingebornen eingesammelt und in den Handel gebracht werden.

Hiezu gehören: Gummi-Damar, Gummi elasticum, Guttapercha, Stuhlrohr, Kapas und Kapok oder einheimische Baumwolle, Benzoïn und verschiedene Harzsorten.

Den grössten Reichthum des Landmannes auf der Insel Java bildet das Vieh. Im Jahre 1871 gab es daselbst: 2,507.300 Büffel, 1,251.700 Stück Rindvieh, 584.500 Pferde.

Im Allgemeinen widmet der Eingeborne seinem Vieh nur wenig Sorgfalt; das gesunde und milde Klima macht jedoch Vieles wieder gut.

(Fortsetzung folgt.)

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Consularagenten für Sfax und Gerbi Georg Tapia und dem bei dem k. und k. Generalconsulate in Bukarest verwendeten Kanzler-Actuar Josef Buresch den Titel eines Viceconsuls allergnädigst zu verleihen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 20. August 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Versetzung des k. und k. Consuls Rudolf Filek v. Wittlinghausen von Jassy nach Ibraila und des k. Consuls Johann Hanswenzl von Ibraila nach Jassy allergnädigst zu genehmigen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 24. August 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem Commerzkanzleidirector bei der k. und k. Botschaft in Paris und Generalconsuls-Stellvertreter daselbst Dr. Leopold Walcher v. Moitheim den Titel eines Ministerialraths allergnädigst zu verleihen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 30. August 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Versetzung des k. und k. Honorar-Viceconsuls Julius v. Jaxa-Dembicky von Livno nach Prevesa und des k. und k. Honorar-Viceconsuls Josef Dragomanovic von Prevesa nach Livno allergnädigst zu genehmigen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 9. September 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Errichtung eines Honorar-Viceconsulats in Weymouth-Portland allergnädigst zu genehmigen und den R. N. Howard zum unbesoldeten Viceconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren huldrreichlich zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 12. September 1873.)

— Der nach Jassy versetzte k. und k. Consul Johann Hanswenzl hat am 14. September, und der nach Durazzo versetzte k. und k. Consul Dr. Friedrich Karl Cariniani am 11. September l. J. seinen neuen Dienstposten angetreten.

— Der k. und k. Generalconsul Franz Ritter v. Soretti in Genua hat einen fünfwochentlichen Urlaub angetreten und für die Zeit seiner Abwesenheit die Geschäftsführung dem k. und k. Viceconsul Jurza übertragen.

— Die k. und k. Consuln Karl Becker in Copiapo-Caldera und Eduard Proehelle in Valdivia-Corral haben eine Reise nach Europa übernommen und werden für die Zeit ihrer Abwesenheit u. z. Ersterer durch Hrn. C. F. Kleinschmidt, Letzterer durch Hrn. Julius Oehren im Amte substituirt.

— Der k. und k. diplomatische Agent und Generalconsul Josef Ritter v. Cischini in Alexandrien, der k. und k. Generalconsul Gerhard Ritter v. Chiari in Janina, der k. und k. Generalconsul Julius Zwiédlnck v. Südenhorst in Beirut, endlich der k. und k. Consul Josef Haupt in Amsterdam sind sämmtlich von ihrem Urlaube zurückgekehrt und haben die Leitung der Amtsgeschäfte wieder übernommen.

Volkswirtschaftliche Verhältnisse der Schweiz im Jahre 1872.

Zürich. Das Jahr 1872 war für die Schweiz ein gedeihliches. Die Zolleinnahmen betragen ca. 2 Millionen Francs mehr, als veranschlagt worden war, was bei den äusserst niedrigen Zollsätzen sehr viel sagen will. Der allgemeine Verkehr stellt sich im Vergleich der Jahre 1871 und 1872 wie folgt:

		E i n f u h r.		Vermehrung	Verminderung
		1872	1871	im Jahre 1872	
Vieh	Stück	266.880	256.851	10.029	.
Ackergeräthe, Fuhrwerke, Waggon und derlei Reparaturen . .	Francs	1,786.189	1,043.991	742.198	.
Landesproducte . . .	Zugthierlasten	1,242.353	974.134	268.219	.
Waaren	Centner	12,858.849	10,838.354	2,020.495	.
		A u s f u h r.			
Vieh	Stück	122.375	127.490	.	5.115
Holz und Holzkohlen .	Francs	6,174.208	5,351.940	822.268	.
Landesproducte . . .	Zugthierlasten	164.664	142.125	22.539	.
Waaren	Centner	1,879.514	1,954.763	.	75.249
		D u r c h f u h r.			
Sömmerungsvieh . . .	Stück	43.954	50.441	.	6.487
Transitirtes Vieh . . .	"	72.889	100.321	.	27.432
Landesproducte . . .	Zugthierlasten	39.911	52.170	.	12.259
Waaren	Centner	1,680.089	3,733.539	.	2,053.450

Bei der Einfuhr haben folgende Hauptartikel im Vergleich zum Vorjahre eine Zunahme erfahren:

	1872	1871
	Ctr.	Ctr.
Baumrinde und Lohkuchen	92.565	51.975
Baumwollgarn und Zwirn aller Art	22.466	19.143
Baumwollgewebe, rohe	22.976	19.978
Baumwollgewebe, gebleichte, gefärbte	28.638	26.742
Bier in Fässern	126.030	86.213
Branntwein und Weingeist in Fässern	175.866	123.151
Butter und Schweinfett	85.000	55.483
Cichorienwurzeln	8.669	7.607
Eisen, gezogenes, geschmiedetes, Eisenblech und Eisendraht	461.641	362.259
Eisen, rohes, und Eisen zum Maschinenbau	670.426	503.033

	1872	1871
	Ctr.	Ctr.
Eisenguss, grober und verarbeiteter	116.379	65.350
Eisen- und Stahlwaaren	101.007	76.060
Flachs, Hanf und Werg	20.597	14.699
Getreide und Hülsenfrüchte	4,733.938	3,734.135
Glaswaaren aller Art	83.591	65.289
Holzwaaren und Möbeln aller Art	33.943	25.895
Käse	18.577	14.406
Leder, rohes und gebeiztes	26.526	23.497
Lederwaaren, grobe und feine	11.420	9.395
Leinwand, Leinenband, Zwillich, Packleinen	25.344	24.375
Malz	106.679	100.134
Maschinen	123.876	68.794
Mehl	295.073	177.438
Metalle, rohe, als: Blei, Kupfer, Zink, Zinn	73.766	67.951
Nudeln und andere Teigwaaren	10.480	4.765
Papier und Pappendeckel aller Art	37.262	20.594
Reis	126.609	92.063
Sämereien	89.042	80.688
Stroharbeiten, feine und gemeine	3.057	2.348
Tabak, fabricirter	16.423	15.589
Töpferwaaren, feine	22.007	18.629
„ „ gemeine	18.184	15.436
Wein in Fässern	1,412.153	1,073.367
„ „ Flaschen	14.689	11.563
Zucker und reiner Syrup	308.250	301.380

Bei den nachbenannten Einfuhrgegenständen hat sich eine Verminderung gezeigt:

	1872	1871
	Ctr.	Ctr.
Baumwolle, rohe, und Abfälle	418.097	531.706
Chemische Producte und Apothekerwaaren	123.508	133.175
Droguerien, Gewürze, Farben und Farberden	88.306	89.017
Farbhölzer, Farbkrauter u. s. w., ganz und zerkleinert	70.227	95.021
Felle und Häute, rohe und ungegerbte	17.188	18.553
Kaffee und Kaffeesurrogate	153.202	187.654
Krapp und Krappwurzeln	28.384	31.821
Leinen- und Flachs-garn, Packtuchgarn, Stricke und Schnüre	27.537	28.465
Oele	209.138	247.419
Petroleum	189.815	222.810
Salz	244.125	255.190
Seidencocons und Seidenabfälle	26.641	31.965
Seidene und halbseidene Fabrikate	2.925	3.343
Seife aller Art	43.310	44.523
Soda, rohe und künstliche	56.052	64.074
Süßfrüchte	27.625	27.992
Tabak in Blättern	100.018	137.059
Talg und andere Fettwaaren	17.315	18.858
Wolle, rohe	27.291	28.877
Wollengarne aller Art	9.906	12.082
Wollenwaaren aller Art	62.298	67.463

Bezüglich der Ausfuhr ist bei folgenden Artikeln eine Verkehrszunahme eingetreten:

	1872	1871
	Ctr.	Ctr.
Baumrinde und Gerberlohe	25.888	23.445
Baumwollwaren	247.434	232.931
Droguerien, Gewürze und Farben	53.815	41.816
Eisen, geschmiedetes, Eisenblech und Eisendraht	29.790	25.452
Eisen und Stahl, roh	109.142	61.183
Eisenguss und Eisenwaren	50.564	30.890
Felle und Häute, rohe und ungegerbte	60.640	60.152
Maschinen	171.903	123.524
Nudeln	19.178	14.662
Seidene und halbseidene Waaren	70.510	54.815
Töpferwaren, gemeine	15.525	14.735
Uhren aller Art	3.818	3.797
Wollgarne aller Art	8.681	8.305

Dagegen haben sich vermindert:

Baumwolle, rohe, und Abfälle	21.123	39.255
Baumwollgarn und Zwirn	95.196	110.263
Butter	11.811	15.493
Chemische Producte und Apothekerwaren	5.578	8.895
Farbhölzer, Kräuter und Wurzeln	6.698	12.906
Getreide und Hülsenfrüchte	37.915	82.414
Holzwaren und Möbeln	35.212	47.473
Kaffee	2.173	15.513
Käse	385.432	413.415
Mehl	30.834	82.443
Obst, gedörertes	13.995	41.406
Oele aller Art	8.351	14.215
Papier und Pappendeckel	18.746	20.831
Reis	1.697	4.478
Sämereien	5.844	10.216
Seide und Floretseide	24.520	26.578
Seidencocons und Seidenabfälle	12.229	13.845
Seife	2.512	5.126
Tabak, fabricirter	14.118	16.924
Weine aller Art, in Fässern und Flaschen	34.583	43.966
Wolle, rohe	8.189	13.040
Wollene und halbwoollene Waaren	4.555	5.119
Zucker	6.036	14.296

Bei der Durchfuhr entfiel eine Zunahme nur auf Reis (14.280 gegen 10.078 Centner); dagegen haben sich folgende Waaren vermindert:

	1872	1871
	Ctr.	Ctr.
Baumwolle, rohe	124.054	473.605
Baumwollgarn und Zwirn	4.414	12.505
Baumwollwaren	38.330	162.645

	1872	1871
	Ctr.	Ctr.
Bier	21.748	93.272
Branntwein und Weingeist in Fässern	8.958	48.318
Butter und Schweinfett	7.576	13.474
Chemische Producte	12.210	22.175
Droguerien und Gewürze	15.504	30.533
Eisen, rohes, und Stahl	35.945	59.100
Eisen, gewalztes und gezogenes	66.381	70.596
Eisenblech und Draht	15.053	19.202
Eisen- und Stahlwaaren	39.197	67.598
Farbhölzer und Farbwaaren	22.688	36.801
Felle, rohe	19.114	35.596
Getreide und Hülsenfrüchte	265.926	347.979
Glaswaaren aller Art	8.947	9.304
Holzwaaren und Möbeln	37.710	38.219
Hopfen	2.586	12.013
Kaffee	25.530	101.718
Käse	22.762	49.137
Krapp und Krappwurzeln	32.355	42.125
Malz	1.665	15.302
Maschinen	89.067	118.099
Mehl	124.406	167.112
Oele aller Art	38.000	107.018
Salz	10.046	65.520
Seide, rohe und gesponnene	20.432	24.626
Seidenabfälle	6.894	13.058
Seidene und halbseidene Waaren	10.563	15.225
Seife	4.720	11.290
Steingut	3.438	6.149
Süßfrüchte	3.862	10.212
Tabakblätter	4.293	8.836
Talg	2.526	6.980
Weine aller Art	141.023	159.468
Wolle, rohe	15.509	54.361
Wollgarne	4.089	15.123
Wollene und halbwoollene Waaren	15.756	30.722
Zucker	69.297	296.702

Die vorjährige Ernte blieb im Ganzen unter einem Mitteltrage; Frühljahrsfröste, raube und nasskalte Witterung waren dem Wachsthum der Pflanzen nicht förderlich. Dem Futterbau schadete dieses Wetter weniger, so dass es sowohl auf den Alpen als in den Niederungen viel Gras, Heu und Grummet gab, welches aber nicht sehr nahrhaft war.

In Getreide streifte das Resultat namentlich auch darum fast an eine Missernte, weil nur an wenigen Orten trocken eingeheimst werden konnte, daher die Frucht beim Dreschen sehr schlecht scheffelte, in der Mühle wenig und unansehnliches, sog. blaues Mehl gab, so dass mancher Müller gar keine einheimische Brodfrucht mahlte. Durch diese Umstände erklärt sich auch die ausserordentlich grosse Einfuhr von Getreide und Mehl (gegen das Vorjahr um 999.803 und resp. 117.635 Ctr. mehr).

Die Kartoffelernte dürfte höchstens die Hälfte gewöhnlicher Jahre betragen haben, weshalb auch massenhaft Kartoffeln aus der Rheimpfalz, Hessen und dem Elsass ein-

geführt wurden; im October 200.000 Ctr., im November 164.880 Ctr. (gegen 66.000 und resp. 49.590 Ctr. in 1871).

Auch Obst gerieth im Ganzen nicht gut. Trotzdem wurden nach Süddeutschland gegen 400.000 Ctr. grünes Obst zur Ciderbereitung exportirt.

Die Weinlese ergab eine Missernte, weshalb der Wein geringer Qualität sehr hoch im Preise steht.

Handelpflanzen, wie: Tabak, Hopfen, Flachs, werden im Ganzen wenig angebauet.

Dank der grossartigen Thätigkeit, mit der sich der Getreidehandel um die Concurrenz für Lieferung des schweizerischen Bedarfs an Kornfrüchten bewirbt, tritt hier der Getreidebau gegenüber dem besser lohnenden Futterbau für Milcherzeugung und Viehzucht immer mehr in den Hintergrund. Es kann aus diesem Grunde und bei der grossen Zerstückelung des landwirthschaftlichen Güterbesitzes in der Schweiz nicht von nennenswerthen Fortschritten im Ackerbau gesprochen werden.

Anders verhält es sich bei der Milch- und Alpenwirthschaft, wo sich eine fast industrielle Thätigkeit entwickelt hat. Man berechnet, dass die Schweiz 582.000 Kühe, 74.000 Rinder, 160.000 Kälber und 60.000 Ochsen besitze.

Die Ausfuhr von Käse beträgt jährlich gegen 400.000 Ctr. und kann zu ca. 30 Mill. Francs gewerthet werden. Nach Oesterreich-Ungarn gehen hauptsächlich die grossen fetten Käse. Von der Gesamtproduction entfallen ungefähr $\frac{2}{3}$ auf den Canton Bern, welcher in etwa 300 Gemeinden mehr als 1000 Käsereien (Sennereien) besitzt.

Die Einfuhr von Butter ist grösser als die Ausfuhr, obgleich dies aus den eidgenössischen Zolltabellen mit Bestimmtheit nicht nachzuweisen ist, da Butter und Schweineschmalz in der nämlichen Rubrik erscheinen, und es sehr zweifelhaft ist, ob die Quantität des letzteren Artikels nicht grösser als die der eingeführten Butter ist.

In der Schweiz besteht eine grosse Milchcondensations-Gesellschaft mit dem Hauptsitze in Cham und mit Filialen in Gossau und Freiburg, welche zusammen täglich bei 800 Saum à 300 Pfd. Milch condensiren. Diese Gesellschaft macht gute Geschäfte und hat, wie man sagt, einen gesicherten Absatz (namentlich für Seeschiffe und die grossen Weltstädte).

Der Viehzucht wird von Seiten der Regierungen und von Privaten immer mehr Aufmerksamkeit geschenkt; sie entwickelt sich in Bezug auf Qualität und Quantität.

Die gegenwärtig weit verbreitete Maul- und Klauenseuche hat gegenüber früheren Jahren einen intensiveren, bösartigeren Charakter angenommen, da sie die Thiere im gleichen Jahre 2—3mal befällt. Sie hat dem Lande ganz ungeheuren Schaden gebracht, theils durch das Zugrundegehen von manchem werthvollen Stück, theils durch Verlust an Milch und Fleisch. Als Ursachen des häufigen Auftretens derselben werden angeführt: Ansteckung durch fremdes junges Kleinvieh, welches inficirt war; Verschleppung in Folge nicht sorgfältig gereinigter und schlecht oder gar nicht desinficirter Eisenbahn-Viehtransportwagen.

Als Mittel gegen die Seuche haben sich bewährt: 1. Möglichste Reinhaltung der Thiere; die Stallbrücke wird täglich gewaschen und Streu und Gyps nicht gespart. 2. Sorgfältiges tägliches Auswaschen von Maul und Klauen mit durchsäuertem Wasser, am besten stark verdünnte Carbonsäure. 3. Zeitweiliges Bestreichen der gereinigten Wunden mit Honig. 4. Geeigneter Wechsel in Futtermehl, gesottene Möhren, Mehltränke, Oelbrod, in Wasser verdünnt.

Die Pferdezucht in der Schweiz ist bekanntlich ohne Bedeutung. Sie ist bei weitem nicht einmal mehr das, was sie früher war. In den letzten Jahren ist für Hebung derselben von Bundeswegen viel gesehehen durch Einführung von englischen Beschälern und von Zuchtstuten, sowie durch Bildung von Rennvereinen in Zürich, Basel und

Lausanne. Es ist zu hoffen, dass diese Bestrebungen von gutem Erfolge gekrönt sein werden.

Bei dem immerhin noch sehr bedeutenden Unterschied, welcher in den Pferdepreisen hier und in Oesterreich-Ungarn besteht, sollte man denken, dass es sich wohl lohnen würde, regelmässige Pferdetransporte von dort nach der Schweiz zu bringen, wie dies seit langen Jahren aus Norddeutschland geschieht.

Mit der Entwerthung des Geldes und den gesteigerten Lebensbedürfnissen haben auch die landwirthschaftlichen Löhne eine bedeutende Steigerung erfahren. Die Vermehrung der Fabriken und der Industrie überhaupt hat viele Arbeiter von der Landwirtschaft abgezogen. So erhielten im Sommer vorigen Jahrs selbst im Ackerbau treibenden Bern männliche Tagelöhner nebst Verköstigung 2 Francs, weibliche 1 Franc und darüber. Ohne Kost bezahlte man 3—3½ Fres. und resp. 2—2½ Fres.

Gutes Zuchtvieh ist ausserordentlich gesucht und erzielt hohe Preise. Am berühmten Erlbacher Viehmarkt gingen geringere Kühe und Rinder noch immer auf 400 bis 500 Fres., während die Mittelwaare auf 600—900 Fres. stieg und die besten Stücke bis 1200, ja einzelne bis 1500 Fres. galten. Für vorzügliche Stierkälber im Alter von ¾—1 Jahr zahlt man gern 600—800 Fres., in einzelnen Fällen noch mehr.

Die Forstwirthschaft wird im grössern Theil der ebenen Schweiz in ausgedehnter Weise betrieben, während ihr im Hoehgebirge noch immer wesentliche Schwierigkeiten entgegenstehen.

Unter jenen Artikeln, welche aus Oesterreich-Ungarn nach der Schweiz importirt werden, erreicht keiner auch nur annähernd den Werthbetrag des Getreides.

Während unsere Müller vor ungefähr 10 Jahren den ungarischen Weizen nicht richtig zu behandeln verstanden, und deshalb süddeutschen als den seit langer Zeit wohlbekannteren vorgezogen hatten, bürgerte sich der erstere seit 1864 mehr und mehr in der Schweiz ein, und mit jedem Jahre stiegen die Zufuhren aus Ungarn.

Der Import von ungarischem Weizen nach und über Romanshorn betrug: 1864: 300.000 Ctr., 1865: 800.000 Ctr., 1866: 1,500.000 Ctr., 1867: 2,200.000 Ctr., 1868: 2,600.000 Ctr., 1869: 1,500.000 Ctr., 1870: 1,800.000 Ctr., 1871: 1,900.000 Ctr., 1872: 400.000 Ctr.

Seit Ende Juni 1872 bis 31. December 1872 wurden in der bezeichneten Richtung 155.000 Ctr. aus Oesterreich-Ungarn, 28.300 Ctr. aus Italien, 363.700 Ctr. aus andern Ländern, im Ganzen also 547.000 Ctr. zugeführt.

Im letzten Jahre trat bekanntlich eine sehr fühlbare Abnahme dieser Zufuhr ein, und es beginnt der russische Weizen dem ungarischen wegen grösserer Billigkeit bedeutende Concurrenz zu machen. Heute, da der Schweizer Müller den russischen und auch den indischen Weizen noch nicht zu behandeln versteht, zahlt er immer noch eher für Banater Weizen einen etwas höheren Preis. Ob aber dies auch später, wenn Gewohnheit und Erfahrung die Behandlung der concurrirenden Frucht gelehrt haben, noch der Fall sein wird, bleibt dahingestellt.

Diese wichtige Concurrenz verdankt die Schweiz hauptsächlich den Anstrengungen Russlands, welches sich einen billigen Transport nach Marseille und Venedig und von da nach allen Richtungen zu verschaffen gewusst hat. Von Odessa oder Taganrog stellte sich die Fracht pr. Doppelcentner incl. Spesen auf 3-42 Fres. nach Marseille und auf 7-94 Fres. nach Romanshorn, während die gleiche Menge Getreide bis zur letzten Tarifiermässigung auf 6-92 Fres. nur von Pest weg bis Romanshorn zu stehen kam.

Der Mittelpreis für ungarischen Prima-Weizen (nicht Ausstich, aber erste Qualität) stellte sich in den einzelnen Jahren per Doppelcentner, verzollt ab Lagerhaus Romanshorn, wie folgt:

1862/3	28 $\frac{1}{4}$ —29 $\frac{3}{4}$	Fres.	1868/9	37 $\frac{1}{2}$ —29 $\frac{1}{4}$	Fres.
1863/4	28 $\frac{1}{4}$ —25 $\frac{1}{4}$	"	1869/70	27 —29	"
1864/5	23 $\frac{1}{2}$	"	1870/1	28 $\frac{3}{4}$ —32	"
1865/6	25 $\frac{1}{2}$ —31 $\frac{3}{4}$	"	1871/2	34 —36 $\frac{3}{4}$	"
1866/7	35 $\frac{3}{4}$ —38	"	1872	35 $\frac{3}{4}$ —38 $\frac{1}{4}$	"
1867/8	35 $\frac{3}{4}$ —38	"			

Die Frachtsätze waren folgende: 1 Wagen (200 Ctr.) kostete in den Jahren 1864 bis 1868 530 Fres. an Transportspesen; 1869 und 1870 von Wien 2·49 Fres. pr. Ctr. oder 498 Fres. pr. Wagen, von Pest 682 Fres. pr. Wagen; 1871 von Wien 2·47 Fres. pr. Ctr. oder 494 Fres. pr. Wagen, von Pest 3·39, resp. 678 Fres.; 1872 seit 5. November von Wien 2·24 oder 448 Fres., von Pest 3·09 oder 618 Fres.

Nach Beendigung des deutsch-französischen Kriegs entwickelte sich in der schweizerischen Baumwollindustrie im Jahre 1871 eine rege nutzbringende Thätigkeit. Dieselbe wurde noch in das Jahr 1872 hinübergetragen und durch grosse Nachfrage nach Garnen und Tüchern für inländischen Bedarf und Export genährt.

Diese gesunde Geschäftslage erhielt durch eine allmähliche Steigerung der Preise um 10 pCt. bis Ende Juni, wo die Notirungen den Culminationspunkt erreichten, neues Leben. Von Juni bis Ende des Jahrs sanken die Preise, einen Aufschlag im September abgerechnet, welcher schnell wieder verschwand. Der jährliche Durchschnitt beträgt, nach Liverpool gerechnet, fltr: Middling-Louisiana 10 $\frac{7}{8}$ d., gegen 8 $\frac{13}{16}$ d. in 1871, fair Dhollerah 7 $\frac{1}{2}$ (gegen 6 $\frac{3}{4}$) d.

Im Ganzen war die schweizerische Baumwollindustrie, Spinnerei und Weberei im ersten Semester 1872 sehr lohnend, im 3. Quartal schlecht und im 4. Quartal wieder lohnend. In gut eingerichteten und geleiteten Etablissements wurde durchschnittlich viel verdient.

Von den vier grossen Nachbarländern der Schweiz ist Oesterreich-Ungarn dasjenige, welches weitaus am wenigsten von schweizerischen Baumwollzeugnissen bezieht. Nur zeitweise, wenn die hierländigen Preise unter der Parität der österreichischen stehen, entwickelt sich, zumal in Garnen, ein zwar zuweilen recht reger, aber selten nachhaltiger Verkehr nach Oesterreich-Ungarn. Derselbe umfasst in der Regel nur die feineren Nummern von Nr. 36 engl. aufwärts und erreicht sein Ende, sobald die Concurrenz des schweizerischen Fabrikats den Preis des österreichischen Gespinnstes so weit herabgedrückt hat, dass für den einheimischen Weber die Convenienz des Bezuges von auswärts aufhört.

In rohen Baumwollgeweben exportirt die Schweiz noch weit weniger als in Garnen nach Oesterreich-Ungarn und der ganze Verkehr dürfte sich auf vereinzelte Partien von feineren (sog. ungedrehten) Sorten beschränken, welche, nach erfolgter Abstempelung resp. Nationalisirung durch ein österreichisch-ungarisches Grenzzollamt, im Zollverein veredelt und sodann in veredeltem Zustande wieder nach Oesterreich-Ungarn eingeführt werden.

In Manufacturen, d. i. in gebleichten, gefärbten, bedruckten und farbig gewobenen Baumwollwaaren jeder Art ist die Ausfuhr der Schweiz nach Oesterreich-Ungarn ebenfalls nicht bedeutend und beschränkt sich auf wenige Artikel, welche überdies fast ausschliesslich nach Wien bezogen werden, welcher Platz so ziemlich den ganzen Manufacturenverkehr der Schweiz mit Oesterreich-Ungarn vermittelt*).

Trotzdem der Begehr nach Seidenwaaren schon vor der Ernte nachliess, wurden im Frühling die Coconspreise in die Höhe getrieben, so dass man dieselben im Durchschnitte auf 6—7 $\frac{1}{4}$ Fres. pr. Kilogr. brachte, während man in 1871 nur 4—5 Fres. bezahlt hatte.

*) Zu den obigen allgemeinen Angaben fehlen die ziffermässigen Nachweise.

Die Folge davon war ein Aufschlag von 10—15 pCt. auf die verarbeitete Seide, der namentlich deswegen realisiert werden konnte, weil Frankreich aus Furcht vor einem hohen Einfuhrzoll auf Rohseide stark kaufte.

Das Jahr 1872 begann unter günstigen Auspicien, aber bereits im März machte sich in Frankreich, England und Amerika eine Uebersättigung sichtbar, die zuerst in schwarzer Waare zu Tage trat.

Stoffpreise fingen an zu sinken, während die Rohseide in die Höhe getrieben wurde. Die Lage der Fabriken wurde von Woche zu Woche schlimmer, und selbst für Deutschland und Oesterreich-Ungarn, die immer noch Käufer geblieben waren, hörte endlich auch die Nachfrage auf.

Gegen Ende des Jahres stellte es sich immer mehr heraus, dass die Consumption mit der seit einigen Jahren bedeutend vergrösserten Production um so weniger Schritt halten konnte, als auch die Mode weniger Seidenstoffe verwendete.

Ueber die Grösse des Absatzes von Schweizer Artikeln nach Oesterreich-Ungarn werden sehr verschiedene Angaben gemacht, die zwischen mehreren Millionen und kaum 1 Million Fres. als durchschnittlichem Jahreswerthe schwanken. Die vorzugsweise nach Oesterreich-Ungarn gehenden Artikel sind: Rayées in guter Qualität, Poul de Soie und schwarzer Taft; letzterem wird durch das Fabrikat von Como eine bedeutende Concurrenz gemacht.

Der Absatz von Bandwaaren aus Basel soll von keiner Bedeutung sein, weil die Wiener Fabrikation in diesem Zweige jede auswärtige Concurrenz fern zu halten vermag.

Im Canton Zürich mögen jetzt ca. 25.000 Webstühle resp. Weber beschäftigt sein; dazu kommen etwa 7000 Personen, welche sich mit Winderei, Zettlerei und Appretur befassen. Der jährliche Arbeitslohn beträgt im Ganzen ca. 7 Mill. Fres. Im vorigen Jahre dürfte der für höhere Arbeitslöhne bezahlte Gesamtbetrag etwas über 1 Million Fres. gestiegen sein.

Der Verkehr in Farbaaren zwischen der Schweiz und Oesterreich-Ungarn war im Jahre 1872, Dank dem regen Betriebe der Industrie, ein ziemlich lebhafter, beschränkte sich indessen für den Export der Schweiz, wie gewöhnlich, hauptsächlich auf das nahe gelegene Vorarlberg und auf den Absatz feinerer Anilinfarben nach Wien und Böhmen. Dagegen lieferte Oesterreich der Schweiz neben einzelnen chemischen Producten ziemliche Mengen Pottasche aus Ungarn und Istrien, Sumach aus Tirol und Fettwaaren aus Ungarn und über Triest.

Der Verkehr mit letzterem Platze, der früher der Schweiz die Levantiner Farbdrogen, wie: Gallus, Kreuzbeeren u. s. w., fast ausschliesslich lieferte, hat seit Herstellung der Eisenbahnen wesentlich abgenommen, da hierin Marseille, längere Zeit durch ziemlich billigere Frachten und durch einen stabileren Wechselcours begünstigt, eine heftige und erfolgreiche Concurrenz zu machen begann. Seither sind zwar die Frachten zwischen Triest und der Schweiz bedeutend ermässigt worden, aber das einmal verlorene Terrain lässt sich nicht so schnell wieder gewinnen.

Von den österreichisch-ungarischen Effecten, welche im Besitze von hierländigen Capitalisten sind, gehört weitaus der grösste Theil den älteren Emissionen an; bei den neueren Gründungen, deren Actien und Prioritäten in den letzten Jahren hier an den Markt gebracht wurden, hat sich unser Publicum gar nicht oder doch nur wenig betheiligt, und wenn es geschehen ist, so hatte eine solche Betheiligung offenbar mehr den Charakter einer Speculation als den einer Capitalsanlage.

Unter den im Jahre 1872 in der Schweiz vorgekommenen Emissionen öffentlicher Werthpapiere befinden sich: Eisenbahnactien mit 69,892.000 Fres., Eisenbahnobligationen mit 57,250.000 Fres., Actien von Banken mit 54.900.000 Fres., Actien von Gaswerken mit 125.000 Fres., derlei Anleihen mit 375.000 Fres., Actien von Bau-gesellschaften mit 3,886.550 Fres., derlei Anleihen mit 1,260.000 Fres., Actien

anderer Gesellschaften mit 12,971.000 Fres., derlei Anleihen mit 1,500.000 Fres., Anleihen von Cantonen und Gemeinden mit 22,600.000 Fres., im Ganzen 224,759.550 Francs.

Dabei sind kleinere Anleihen für Spar- und Leihcassen, Käsereien u. dgl., sowie von Gemeinden u. s. nicht mitgerechnet.

Unter den industriellen Unternehmungen befinden sich: die Locomotivfabrik in Winterthur, welche schon Bestellung auf 22 Locomotiven hat, darunter 10 für die Kronprinz Rudolf-Bahn; eine Werkzeug-Maschinenfabrik, eine Fabrik für Eisenbahnmaterialien, eine Waggonfabrik, eine Holzstofffabrik, eine mechanische Bindfadenfabrik, eine Kammgarnspinnerei, eine Floretspinnerei, mehrere Papierfabriken.

Endlich sind noch zu erwähnen: eine Reihe von Gesellschaften für Gasthof- und Kurortsbetrieb, die Kornhalle in Genf und die grosse Schöpfung Freiburg's, die Société des eaux et des forêts, welche ihre bewundernswürdigen Kunstbauten an der Saone bald vollendet haben wird.

In Folge der Goldtheuerung, welche sich seit ungefähr $\frac{1}{2}$ Jahr sehr fühlbar macht, hat der Banknotenumlauf durch Ausdehnung der Emission von Seite vieler Bankinstitute ungemein zugenommen, ohne dass man sich über das Mass dieser Ausdehnung durch regelmässige periodische Ausweise der Banken irgendwie genaue Rechenschaft zu geben vermöchte. Es ist daher auch schon der Wunsch nach periodischen Veröffentlichungen über den Stand der Emission bei den verschiedenen Banken laut geworden.

Das Jahr 1872 darf wohl für die gesammte Metallindustrie als ein aussergewöhnlich günstiges bezeichnet werden, obgleich dieselbe vielfach mit schwierigen Verhältnissen zu kämpfen hatte.

Einerseits in Folge von Arbeitseinstellungen in Kohlengruben und Eisenwerken, andererseits in Folge starker Nachfrage erfuhren die Eisenpreise im Laufe des Jahrs eine Steigerung von 60—80 pCt.

Dieser unerhörte Aufschlag hatte jedoch im Allgemeinen keinen nachtheiligen Einfluss auf die Maschinenindustrie, welche ihre Preise, den Umständen entsprechend, um 25—30 pCt. erhöhte. Die Lieferung von Eisenblech und Roheisen hatte wegen anhaltender Geschäftsüberhäufung der Eisenwerke starke Verzögerungen zu erleiden, die auf den Betrieb der grösseren Constructionswerkstätten sehr hemmend einwirkten.

In der Herstellung von Dampfschiffen, Locomobilen, Waggons herrschte unausgesetzt die angestrengteste Thätigkeit, ebenso in der Construction von Dampfmaschinen, Werkzeugmaschinen und Maschinen für die Baumwollspinnerei und Weberei.

Die Werkstätten, die sich mit dem Bau von Papiermaschinen und mit der Gewerfabrikation beschäftigen, sind auf Jahre hinaus mit Bestellungen versehen.

Die Herstellung landwirthschaftlicher Maschinen und Geräthe, die namentlich in Schaffhausen betrieben wird, hat im vorigen Jahre wesentlich an Bedeutung gewonnen.

Im Stickmaschinen-Geschäfte allein ist in den letzten Monaten ein Stillstand eingetreten, als nothwendige Folge der stattgefundenen Ueberproduction.

Die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn betrifft namentlich schmiedeeiserne Eisenbahnbrücken und stationäre Dampfmaschinen, Papiermaschinen und landwirthschaftliche Apparate.

Die schweizerische Metallindustrie ist bisher von Arbeitseinstellungen verschont geblieben, was hauptsächlich dem klugen Entgegenkommen der Besitzer der grossen Maschinenfabriken zu verdanken ist, welche zu Anfang des Jahrs bei gleichbleibenden Löhnen eine Abkürzung der Arbeitszeit eintreten liessen.

Es ist wahrhaft erstaunlich, von wie wenig bleibendem Erfolg die Versuche gekrönt sind, österreichisch-ungarische Weine in der Schweiz heimisch zu machen. Man hört wohl 'beinahe jedes Jahr gerade hier in Zürich bald von diesem, bald von jenem niederösterreichischen, ungarischen oder Tiroler Weine viel des Lobes, allein dieses erlischt gewöhnlich nach kurzer Zeit, und soviel bekannt, lässt sich von keinem

dieser Weine sagen, dass dessen Consum im Laufe der Zeit zugenommen und sich consolidirt habe.

Gegenwärtig wird hier viel Tiroler Wein getrunken und derselbe sehr gerühmt. Allein vergleicht man die Menge der diesfälligen Einfuhr mit dem grossen Gesamtbedarf der Schweiz, so ist der Consum dieser Weine geradezu geringfügig. Man sagt hier, die österreichisch-ungarischen Weine eignen sich nicht für den hiesigen Gebrauch; sie seien zu stark, man könne sie nicht zur Mischung mit Laudweinen verwenden; sie halten sich nicht gut und seien zu oft gefälscht.

Die Etablierung von österreichisch-ungarischen Weinhandlungen in einzelnen Städten der Schweiz dürfte kaum sehr geeignet sein, dem Absatze dieser Weine grosse Verbreitung zu verschaffen; wohl aber würde man besser thun, das österreichisch-ungarische Product durch renommirte, in der Schweiz längst bestehende Weinhandlungen einzuführen.

Wie anderswo, grassiren auch in der Schweiz die Arbeits Einstellungen in verschiedenen Gewerben. Wenn auch nicht zu leugnen ist, dass dieselben hie und da bestehenden, althergebrachten Härten, ja manchen Unbilden abgeholfen haben, so kann man doch nicht sagen, dass sie im grossen Ganzen den Arbeitern viel genützt haben.

Die intelligenteren unter ihnen suchen ihre Zwecke wesentlich durch eine grössere Repräsentation ihrer Partei in den cantonalen und eidgenössischen Räten einerseits und in der Entwicklung des Genossenschaftswesens anderseits zu erreichen.

Die schweizerischen Productiv-Genossenschaften beruhen zufolge ihrer ziemlich gleichlautenden Statuten auf dem Princip der solidarischen Haft aller Mitglieder, und stellen als ihren Zweck das Bestreben auf, durch gemeinschaftliche Mittel und Kräfte den Arbeitslohn durch den Arbeitsertrag zu ersetzen.

Es giebt Genossenschaften von Schneidern, Schuhmachern, Mechanikern, Lithographen, Bauarbeitern, Buchdruckern, Stickern. Die blühendste unter denselben ist die Schneidergenossenschaft in Lausanne, welche ihren Mitgliedern schon 8 pCt. Dividende zahlen konnte.

Die weiteste Verbreitung haben in der Schweiz die Consumvereine (für Beschaffung billiger Lebensmittel aller Art gegen Bezahlung) gefunden, und es ist erwiesen, dass dieselben seit ihrem Bestehen ganz ausserordentlich viel für die unbemittelten Classen geleistet haben.

Das Sparcassenwesen hat in der Schweiz einen grossen Umfang gewonnen. So findet man in dem kleinen Canton Zürich 39 Sparcassen mit 89.507 Einlegern und einem Einlagecapital von ca. 22 Mill. Francs.

Die eingetretene Preissteigerung aller Lebensbedürfnisse beträgt, wenn man die Preise der Jahre 1840—1850 mit denjenigen von 1870—1872 vergleicht, folgende Procenre: Roggenbrod 66.6 pCt., Weissbrod 21 pCt., halbweisses Brod 31.2 pCt., Rindfleisch 96.7 pCt., Kalbfleisch 94.1 pCt., Schafffleisch 84.8 pCt., Ochsenfleisch 80.6 pCt., Kartoffeln guter Qualität 46.3 pCt., Eier 55.5 pCt., Käse 85 pCt., Milch 166.6 pCt., fremde Weine 122 pCt., Kaffee 71.9 pCt., Zucker 14.7 pCt., buchenes Brennholz 101.6 pCt., Alles pr. Pfd.; Aepfel und Birnen 50 pCt. pr. Maass.

Eine Vergleichung der vorjährigen Preise mit denjenigen in 1817, das in Folge des Misswachses in 1816 ein entsetzliches Theuerungsjahr war, zeigt folgende Posten:

	1817	1872
Brod von 5 Pfd.	Francs 3.05	1.08
1 Pfd. Mehl	„ 0.79	0.28
1 Pfd. Butter	„ 1.32	1.50
1 Maass Milch	„ 0.26	0.28

		1817	1872
1 Pfd. Rindfleisch	Francs	0-44	0-80
1 Viertel Kartoffeln		11-08	2-50
1 Ei	" "	0-07	0-09
1 Centner Hen	" "	7-05	4-50

Dabei ist nicht zu vergessen, dass der Geldwerth damals 2 bis 3 Mal höher war, als heute.

Noch selten hat ein Industriezweig einen so merkwürdigen Aufschwung genommen, wie dies bei der Papierfabrikation in neuerer Zeit der Fall ist. Die schweizerischen Papierfabriken strengen sich daher auch möglichst an, ihre Production zu erhöhen. So hat jetzt die grosse Papierfabrik in Biberist die Anstellung einer dritten Papiermaschine mit einem Dampfapparat von ca. 120 Pferdekraften beschlossen; andere Etablissements suchen die Leistungsfähigkeit ihrer Papiermaschinen in anderer geeigneter Weise zu steigern.

Allein die dadurch im Ganzen erzielte Mehrerzeugung steht in keinem Verhältniss zu dem in der letzten Zeit gesteigerten Papierverbrauch, und es ist Thatsache, dass die schweizerischen Papierfabriken den an sie gelangenden Anfragen bei weitem nicht zu genügen im Stande sind.

Zum Consum im eigenen Lande tritt nun noch der Export. Während in früherer Zeit schweizerisches Papier gar nicht oder doch nur in ganz geringer Menge ausser Landes ging, ist gegenwärtig die Ausfuhr dieses Artikels sehr bedeutend und in stetem Steigen begriffen. Sie hat sich in den letzten 10 Jahren mehr als verzehnfacht.

Selbst England, das früher in der Papierindustrie eine Rolle gespielt, bezieht vom Continent bedeutende Quantitäten Papier und zwar hauptsächlich Druck- und Conceptpapier. Die Einfuhr in England wird sich von Jahr zu Jahr steigern. Frankreich befindet sich in gleicher Lage.

Ausser den Cantonalorganen des schweizerischen Handelsstandes besteht seit dem Jahre 1869 der „Schweizerische Handels- und Industrie-Verein“, welcher wohl berufen sein dürfte, in Zukunft bei der Begutachtung auftauchender Fragen über die Interessen des einheimischen Handels ein massgebendes Wort zu sprechen.

Denselben sind 21 verschiedene Handelsvereine, Handelskammern u. s. w. beigetreten. In denjenigen Cantonen, wo sich keine bestimmten Organe des Handelsstandes befinden, lassen sich die Regierungen durch ein specielles Departement vertreten.

Die Delegirtenversammlung hält von Zeit zu Zeit Zusammenkünfte. Sie wählt den Ausschuss (Präsidialbehörde) und bestimmt den jeweiligen Vorort. Der Ausschuss hat über die eingehenden Verhandlungsgegenstände, ehe sie an die Versammlung gelangen, Vorberathung zu pflegen und darüber sein Gutachten abzugeben.

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Odessa im Jahre 1872.

Odessa. Die wichtigste Thatsache auf dem Gebiete materieller Entwicklung in Russland überhaupt ist dormalen der Fortschritt des Eisenbahnwesens.

Die russische Regierung kommt seit längerer Zeit dem Bedürfnisse nach Schienenverbindungen in der freisinnigsten Weise entgegen, und eifert die Unternehmungslust auf diesem Gebiete durch Ertheilung von Vorconcessionen mächtig an.

Die Hauptschwierigkeit liegt in der Wahl der Tracen. Nicht selten täuscht man sich in der Ertragsfähigkeit einer Bahn, und es geschieht, dass Capitalien auf den Bau von Strassen verwendet werden, welche sich nur zu bald, wenn nicht als allgemein nutzlos, so doch wenigstens für den Handel als sehr problematisch erweisen.

In einem ausgedehnten Lande, dessen Bevölkerung dünn und verhältnissmässig arm ist, kann auf einen rasch steigenden Verkehr von Reüenden und Waaren nicht gerechnet werden; es wäre denn, dass andere Factoren mitwirkten, um die fehlenden Bedingungen zu ersetzen.

Allein bei den noch sehr bescheidenen Bedürfnissen der russischen Bevölkerungsmassen, bei ihrer vorwiegend landwirthschaftlichen Beschäftigung, bei der noch verhältnissmässig geringen Entwicklung von Industrie und Handel kann die Waarenbewegung im Innern im Vergleiche zur Ausdehnung des Landes doch nur beschränkt sein, umso mehr, wenn man bedenkt, dass die meisten Güter in Rohproducten bestehen, die entweder als zur Ausfuhr bestimmt zu den Grenzen des Reichs streben, oder zur Versorgung wenig zahlreicher grösserer Städte dienen.

Uebrigens modificiren sich diese Verhältnisse zusehends. Durch die Aufhebung der Leibeigenschaft ist der Fröhner ein freier Mann geworden, und lernt durch die Benützung seiner Freiheit ihm bisher fremde Bedürfnisse kennen, welche er befriedigen will.

Die Industrie, dadurch angeregt, schafft neue Werthe, deren sich der Handel bemächtigt und auf diesen wirkt in erster Linie der die Geschraubtheit der Preise mildernde und die Gütererzeugung fördernde Einfluss der neuen Verkehrswege.

Gegenwärtig sind im südlichen Russland folgende Eisenbahnen im Betriebe: Odessa-Balta-Woloezisk, Woronesch-Rostow, Schmerinka-Kiew, Kozlow-Woronesch, Odessa-Tiraspol-Kischineff, Orel-Gräsi-Zarizin, Kiew-Kursk, Nicolajeff-Elisabethgrad, Kursk-Charkow-Azow, Poti-Tiflis, Charkow-Krementschug-Balta.

Theils im Bau begriffen, theils projectirt sind die Linien: Kischineff zum Pruth, Berditschew-Rowno-Brest, Jampol-Mohilew zum Anschluss an die Czernowitzer Bahn, Nikolajew-Odessa-Majaki bis an die moldauische Grenze, Novo-Czerkask-Kalatsch, Rostow-Piatigorsk-Wladikawkaz, Losowo-Sebastopol, Jekaterinodar zum Anschluss an die Linie Rostow-Wladikawkaz, Wladikawkaz-Petrowsk, Tiflis-Baku.

Solchergestalt wäre das südrussische Eisenbahnnetz angelegt. Ueber die Ertragsfähigkeit der einzelnen Linien lässt sich nur schwer ein richtiges Urtheil fällen; Thatsache ist aber, dass trotz mancher ungünstiger Verhältnisse mehrere der bisher eröffneten Linien bedeutende Einnahmen aufzuweisen vermögen.

Ein Moment, welches hierbei nicht zu überschen ist, und voraussichtlich nicht wenigen Bahnen grössere Beschäftigung verschaffen wird, ist die Steinkohlenproduction in Russland. Die Entdeckung zahlreicher Steinkohlenlager in mehreren Theilen des Reiches ist eine Thatsache, der Reichthum dieser Lager ist constatirt. Für Südrussland sind die wichtigsten im Gebiete des Don und Donetz, dann in den Gouvernements Cherson, Kiew und Charkoff.

Die Eigenschaften der aufgefundenen Kohle sind mannigfacher Art, von der Braunkohle bis zum Anthracit. Wie wichtig diese Entdeckungen für den russischen Gewerbebeiss sind, braucht nicht erörtert zu werden; sie sind in ihren Folgen berufen, demselben einen gewaltigen Aufschwung zu geben, namentlich, wenn die Eisenbahnen durch neue Verzweigungen in der Lage sein werden, zu dem regelmässigen und billigen Transporte das Ihrige beizutragen.

Die russische Steinkohlenindustrie befindet sich gegenwärtig in einer viel günstigeren Lage, als man noch vor kurzem zu erwarten berechtigt war. Als vor Monaten die Preise der englischen Kohle so rasch in die Höhe gingen, eröffnete sich den südrussischen Industriellen plötzlich die Möglichkeit, mit der ausländischen Waare, die vor

nicht langer Zeit sich durch niedrige Preise ausgezeichnet hatte, erfolgreich zu concurriren.

Die Kursk-Charkow-Azow'er Eisenbahn, welche den grössten Theil des Steinkohlenbeckens durchschneidet, hat es in ihrem Interesse zunächst verstanden, zur Hebung dieses hierlands jungen Industriezweiges schon allein dadurch beizutragen, dass sie nach und nach ungeachtet der grössten Schwierigkeiten die Holzheizung der Locomotiven durch Steinkohlenfeuerung ersetzte.

In Folge dessen ist die Bahn als ein so beträchtlicher Kohlenconsument aufgetreten, dass sie momentan schon zum Theile die Kohlenindustrie zu halten im Stande sein soll. Es heisst, der durch diesen Umstand gegebene Anstoss habe eine Kohlenausbette in so ausgedehntem Masse hervorgerufen, dass die Nachfrage ihr bei weitem nicht entspricht, und vielleicht solange nicht entsprechen wird, bis nicht die Kohle der Consumption im Grossen zugänglich gemacht werden kann.

Die grosse Entwicklung, welche neuester Zeit die Eisenbahnen in Russland gewonnen haben, vermochte nicht, so wie man besorgte, die Bedeutung der Flüsse zu vermindern. Es zeigte sich, dass die minder werthvollen Waarenmassen noch immer den Wasserweg wählen, und dass, wenn einzelne Flüsse durch die Eisenbahnen an Wichtigkeit verlieren, doch die Wasserwege im Allgemeinen ihre Bedeutung beibehalten haben, ja dass durch die gegenseitige Entwicklung der Eisen- und Wasserstrassen der Verkehr auf beiden gewonnen hat.

Das südliche Russland liegt im Wassersystem des Schwarzen und Azow'schen Meeres mit den Flüssen Dniester, Dnieper und Don. Die Länge der sämtlichen Wasserstrassen in diesen zwei Systemen, ohne auf jene Flüsse oder Flussstrecken, auf denen nur geflösst wird, Bedacht zu nehmen, beträgt 8852 Werst oder etwa 25 pCt. der ganzen Länge der im Innern des Reiches befindlichen Wasserstrassen, welche 32.353 Werst ausmacht.

Nicht ohne Interesse für die Uebersicht der Verkehrswege in den südrussischen Gouvernements, der Wasserstrassen und Eisenbahnen, und für die Vergleichung derselben unter einander, sowie mit dem Flächeninhalte und der Einwohnerzahl sind nachstehende, im vorigen Jahre veröffentlichte Daten:

Gouvernements	Flächeninhalt Quadratwerst	Einwohnerzahl	Länge der	Länge der	Zusammen
			Wasser- Verbindung	Eisenbahn- Verbindung	
W e r s t					
Astrachan	193.470	573.954	450	.	450
Bessarabien	31.893	1,052.013	900	66	966
Charkow	47.827	1,681.486	307	358	665
Cherson	62.542	1,497.995	547	621	1168
Don-Kosaken-Gebiet	140.944	1,010.135	1762	814	2576
Jekaterinoslaw	59.492	1,281.482	569	350	919
Kiew	44.792	2,144.276	461	174	635
Kursk	43.015	1,866.859	.	452	452
Podolien	36.962	1,946.761	500	434	934
Poltawa	43.776	2,002.118	340	155	495
Taurien	53.727	658.549	250	.	250
Vollynien	63.094	1,643.270	1074	10	1084
Woronesch	57.898	2,068.998	749	380	1129

Die Quelle des Wohlstandes in Südrussland ist die Landwirtschaft. Der südliche Landtrich erzeugte bisher bei einem geringen Aufwande von Arbeit einen grossen Ueberfluss an Korn, und konnte Heerden von Pferden, Rindern und Schafen unter-

halten. Doch will man schon vielfach Spuren von Erschöpfung des Bodens entdeckt haben, und es macht sich deshalb das Bedürfniss einer mehr geordneten Wirthschaft nach europäischem Muster umso fühlbarer, als der Bodenwerth allenthalben in auffallender Weise steigt und die Bevölkerung in progressiver Zunahme begriffen ist.

Ein Moment kam bekanntlich seit den letzteren Jahren der landwirthschaftlichen Production besonders zugute, die Aufhebung der Frohne nämlich; die Arbeit ist frei, dafür wohl theurer, aber auch ausgiebiger geworden. Dieser Umstand, verbunden mit der, wengleich noch langsamen Einführung von verbesserten Ackergeräthen und landwirthschaftlichen Maschinen, sowie mit der Anwendung rationeller Bewirtschaftungsmethoden ist namentlich im Süden von segensreicher Wirkung gewesen.

Der Kornbau hat zugenommen, und bereichert bei steigenden Preisen das Land. Ebenso erfreuen sich andere Pflanzen einer sorgfältigeren Pflege. Flachs und Hanf haben zwar für Südrußland keine groasse Bedeutung, weil deren Erzeugung mehr der Nordhälfte des Reiches anheimfällt; dafür ist die Runkelrübe und die Tabakstaude für die südlichen und südwestlichen Gebietstheile ein stets wichtiger werdender Factor des Wohlstandes.

Thatsache ist, dass die Rübenzuckerfabrikation seit den 60er-Jahren sich verdoppelt hat, und dass der namentlich in Bessarabien gewonnene Tabak (etwa 200.000 bis 300.000 Pud meist schwerer Sorte) zum Theil schon in's Ausland geht.

Auch die Rebe fängt an, in Bessarabien und in der Krim bessere Ernte-Erträge zu liefern. Der gekelterte Wein ist im Ganzen genommen gut, aber nicht edel; doch zeigt hie und da eine sorgfältigere Behandlung, dass selbst diese letztere Eigenschaft den hierländigen Weinen zu verleihen keine Unmöglichkeit ist.

Die Viehzucht hingegen hat bei dem gesteigerten Werthe von Grund und Boden, und bei der durch die immer höher gehenden Preise bestohlenen Pflanzenproduction schon bedeutend abgenommen. Theilweise haben diesen Zustand auch die häufig wiederkehrenden, und namentlich in den letzteren Jahren sehr verwüstend wirkenden Rinderseuchen verschuldet.

Da das ganze südliche Rußland eigentlich die Kornkammer des Reiches ist, die Bebauung des Bodens daher die hauptsächlichste Beschäftigung der Bevölkerung bildet, so kann sich die Industrie, welcher übrigens hierzulande die wesentlichsten Hilfsmittel bisher fehlten, nur sehr schwer entwickeln, und muss der Bedarf an Industrie-Erzeugnissen entweder aus dem Auslande oder von den übrigen Theilen des Reichs gedeckt werden. Dieser Bedarf ist seit der Aufhebung der Froline um 80 pCt. gestiegen. Trotz des in Rußland herrschenden Schutzzollsystems spielt das Ausland in der Versorgung des Landes insbesondere mit Luxusartikeln eine bedeutende Rolle. Diese Verhältnisse dürften sich mit der Zeit durch die verbesserten Transportmittel, Kohlenproduction, Errichtung von mechanischen Etablissements, hauptsächlich aber dann wesentlich ändern, wenn die Civilisation des Landes vorgeschritten, und manche ökonomische und andere Einflüsse abgeschwächt oder unterdrückt sein werden, welche sämmtlich der naturgemässen Entwicklung der russischen Industrie im Allgemeinen hemmend in den Weg treten.

Immerhin wird Südrußland noch lange Zeit hindurch kein nennenswerthes Industriegebiet werden, es wird aber aus den verbesserten Industrieverhältnissen anderer Theile dieses Landes und durch die erstaunlich rasche Ausdehnung der Eisenbahnen, sowie durch die immer reger sich gestaltende See-Dampfschiffahrt Vortheile erlangen, welche es bisher nicht gekannt hat.

Durch die beregten Umstände wird es klar, dass der Werth des Importhandels in diesen Ländern zunehmen müsse, und in der That ist derselbe in den letzten Jahren um 100 pCt. gestiegen. Muss auch diese Zunahme grösstentheils der Einfuhr von Eisenbahnmaterialien zugeschrieben werden, so lässt sich doch aus den Zoll-Listen entnehmen,

dass der Bedarf an anderen Gütern, wie: Colonialien, Luxuswaaren und Fabriksstoffe, ebenfalls gestiegen ist und in erheblichem Masse vom Auslande gedeckt wird.

Der Exporthandel von Südrussland besteht hauptsächlich in Rohproducten; leider lässt die Verarbeitung derselben noch sehr viel zu wünschen übrig, und wirkt durch ihre Mängel hemmend auf die Erweiterung des Absatzes.

Selbst dem Getreide-Export droht durch die Concurrenz Amerika's grosse Gefahr. Talg, dessen Production hierzulande sehr abgenommen hat, wird in England durch die nord- und südamerikanische Waare verdrängt. Der Hanfexport, ehemals sehr beträchtlich, ist durch die Concurrenz Italiens und Oesterreich-Ungarns, welche bessere Producte liefern, paralysirt. Amerika bezieht diesen Artikel bereits von den Philippinen.

Der Export von Wolle ist im Verfall, seitdem Australien mit seinem Erzeugnisse auf den Wollmarkt tritt, und die russische Schafzucht Rückschritte macht. Der russische Binnenhandel mit Wolle blüht jedoch fortwährend, weil die einheimische Industrie selbst diesen Artikel stark consumirt.

Unter den Hafen- und Handelsplätzen Südrusslands ist Odessa weitaus der wichtigste. Ueber die benachbarten kornreichen Gegenden verfügend, war es durch seine grossen Capitalien in der Lage, sich unausgesetzt in regster Verbindung mit dem Auslande zu erhalten, und auch für die übrigen Handelsstädte des Schwarzen und Azowschen Meeres vermittelnd aufzutreten.

Die Entwicklung seines ausgebreiteten Getreidehandels datirt eigentlich von der europäischen Missernte im Jahre 1817, und eröffnete der mittelländischen und adriatischen Handelsmarine ein stets reicher werdendes Feld der Thätigkeit.

Im Jahre 1872 sind 1335 Schiffe mit 732.429 Tonnen in diesem Hafen angekommen, um 223 Schiffe mit 21.893 T. weniger als im Vorjahre. Darunter waren 678 Segelschiffe mit 258.398 T. (gegen 1083 mit 437.912 T. in 1871), und 657 Dampfer mit 474.031 T. (gegen 475 mit 276.409 T. im Vorjahre).

Werden noch die mit 1. Januar v. Js. im Hafen verbliebenen 104 Schiffe hinzugezählt, so ergibt sich für 1872 eine Gesamtbewegung von 1439 Schiffen, gegen 1657 im Vorjahre. Von diesen Schiffen liefen 1045 (1222 im Vorjahre) mit Ladung, und zwar 541 Segel- und 504 Dampfschiffe, und 65 (gegen 64) in Ballast aus. Nach russischen Häfen gingen mit Ladung 58 Schiffe (gegen 50 im Vorjahre), und leer 165 (gegen 196) ab.

Die verschiedenen Flaggen haben an diesem Hafenverkehr in folgendem Verhältnisse Theil genommen, und sind zur Vergleichung die Resultate des Vorjahrs beigefügt:

Im Jahre 1872.

Flagge	Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch ungarische	144	67.880	82	46.980
Englische	42	16.036	317	246.156
Russische	64	19.101	213	141.478
Italienische	181	77.444	8	5.649
Schwedische	53	18.433	3	2.274
Deutsche	41	13.448	1	666
Griechische	93	19.896	1	136
Türkische	54	25.615	.	.
Belgische . . . . .	.	.	16	17.115
Holländische . . . . .	.	.	14	12.765
Nordamerikanische	1	485	.	.
Dänische . . . . .	.	.	1	752
Walachische . . . . .	.	.	1	60
Samiotische	1	60	.	.

Im Jahre 1871.

Flagge	Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	220	117.639	88	46.963
Englische	85	31.285	219	169.539
Russische	96	38.137	134	75.920
Italienische	385	182.486	11	7.099
Schwedische	86	31.054	2	736
Deutsche	63	21.445	.	.
Griechische	72	12.745	6	610
Türkische	66	12.714	.	.
Belgische . . . . .	.	.	9	9.812
Holländische	2	714	6	5.730
Französische	4	1.026	.	.
Walachische	2	271	.	.
Samiotische	2	396	.	.

Es ist hieraus ersichtlich, dass der Seeverkehr des Auslands mit Odessa bezüglich der Segelfahrzeuge abnimmt, dagegen bei den Dampfern in überraschender Zunahme begriffen ist. In erster Linie ist hierbei die englische Flagge beteiligt, unter welcher in 1872 nicht weniger als 317 Dampfer mit 246.156 Tonnen in diesem Hafen eingelaufen sind.

In gleich erfreulicher Weise entwickelt sich die Dampfschiffahrt unter russischer Flagge, welche in 1872 um 79 Ankünfte mehr als im Vorjahre aufzuweisen hatte.

Für die übrigen Flaggen, die österreichisch-ungarische nicht ausgenommen, sind die Ergebnisse des Dampfschiffahrts-Verkehrs mit Odessa mehr oder weniger stationär geblieben. Was die Segelschiffahrt anbelangt, so zeigte sich in 1872 nur bei der griechischen Flagge im Vergleich zu Vorjahre eine grössere Frequenz, während alle übrigen mitunter einen ganz erheblichen Rückgang erfahren haben.

Die österreichisch-ungarische Flagge war an der letztjährigen Schiffahrtsbewegung mit 226 Schiffen und 114.860 Tonnen in der Anfahrt, und mit 240 Sch. und 123.797 T. in der Abfahrt beteiligt, während man im Jahre vorher 308 Sch. mit 184.612 T. und resp. 303 Sch. mit 162.385 T. zählte.

Von den hier angekommenen 144 nationalen Segelschiffen waren 72 mit 38.170 Tonnen handelsthätig beladen und belief sich der Werth ihrer Ladung auf 778.552 fl. Von den ausgelaufenen 158 Segelschiffen waren 138 mit 66.984 T. handelsthätig beladen; sie exportirten zumeist Getreide und zwar im Werthe von 8,200.800 fl.

Von den hier angekommenen nationalen Dampfern waren 40 mit 29.956 T. dem österreichisch-ungarischen Lloyd, 34 mit 8891 T. der k. k. priv. I. Dampfschiffahrts-Gesellschaft, und 8 mit 7185 T. anderen Rhederei-Gesellschaften angehörig und sämmtlich, bis auf einen, in der An- und Abfahrt handelsthätig beladen.

Die Handelsbewegung dieses Platzes hat sich zwar im Jahre 1872 nicht durch eine ausserordentliche Lebhaftigkeit in den Geschäften ausgezeichnet; trotzdem ist das Gesamtergebniss ein glänzendes, und, die Richtigkeit der den zollamtlichen Registern entnommenen Ziffern vorausgesetzt, gebührt dem Jahre 1872 in den commerciellen Annalen Odessa's eine sehr beachtenswerthe Stelle. Die allgemeinen Resultate sind aus den nachstehenden Angaben zu entnehmen:

		1872	1871
Import	Silberrubel	65,690.254	39,962.875
Export	"	51,564.986	53,283.776
Zusammen. Silberrubel		117,255.240	93,246.651

Der Zuwachs in dem Gesamtumsatze fällt mit einer ansehnlichen Ziffer ganz auf den Import; der Export ist gegenüber dem Vorjahre sogar zurückgeblieben,

Die Ernte-Ergebnisse in den Gouvernements Podolien, Bessarabien und Kiew, welche die eigentliche Kornkammer des Reiches bilden, sind in 1872 nicht so befriedigend wie in den Vorjahren gewesen, besonders die Winterfrucht liess viel zu wünschen übrig; und doch haben die Transactionen in Cerealien und andern Kornfrüchten die Ziffer von 3,454.700 Tschetwert erreicht.

Dieses Resultat ist fast ausschliesslich der Production der Umgebungen von Odessa und der Niederungen des Dnieper zu verdanken, welche durch rechtzeitig gefallene Regen und durch eine mässige Temperatur begünstigt waren.

Uebrigens sind die Vortheile, welche sich aus der commerciellen Bewegung des Jahrs 1872 ergeben haben, hauptsächlich den Producenten zu Theil geworden, selbstverständlich jenen, welche eine gute Ernte zu erzielen das Glück hatten.

Die Höhe der Preise, welche sich durch das hier stattgelabte Speculationsfieber behaupteten, während auf den Consumtionsmärkten Baisse und Flaueheit herrschte, schuf für die Geber aus erster Hand eine Situation, welche reichen Gewinn bot.

Den Exporteuren lachte nicht ein gleiches Glück, nur in den Monaten August und September hatten sich für dieselben Chancen ergeben, welche ihre Thätigkeit lohten. Zu Anfang des Jahrs zeigte sich nämlich auf diesem Platze eine sehr erfreuliche Regsamkeit, die Preise stiegen, die Transactionen wickelten sich zahlreich ab.

Doch war dieses Leben nur von momentaner Wichtigkeit; denn die Nachrichten aus England, dem besten Absatzmarkte, signalisirten nur zu bald Geschäftsflaueheit und sinkende Preise. Die Folge davon war, dass die Schiffsfrachten eine weichende Tendenz annahmen, und dass sich die hiesigen Exporteure zu ansehnlichen Getreideankäufen verlockt sahen.

Später, in verschiedenen Productionsländern Besorgnisse für die Saaten auftauchten, nahmen die Transactionen einen noch bedeutenderen Umfang an; im April z. B. überstiegen dieselben die Ziffer von 400.000 Tschetwert.

Ungeachtet sich im Juni und Anfangs Juli in England eine Baisse von 6—7 Schilling pr. Quarter einstellte, liessen sich die diesseitigen Exporteure nicht entmuthigen, und haben auch die Sendungen aus jener Zeit später ganz günstige Resultate ergeben; denn im Laufe des Monats August wurde wirklich in England constatirt, dass die Hoffnungen, welche man auf eine günstige Ernte baute, sich nicht realisiren können, und entwickelte sich da eine natürliche Hausse-Bewegung, welche denjenigen der hiesigen Exporteure zugute kam, deren Ladungen um jene Zeit umgesetzt wurden.

Das Zusammentreffen solcher Umstände war für die hiesigen Exporteure ein Wink zu lebhafter Fortsetzung der Transactionen, und wurden auch im September zahlreiche und grossartige Getreideankäufe, besonders in Hirka, abgeschlossen; alle Zufuhren aus dem Innern wurden bei ihrer Ankunft in Odessa zu hohen Preisen umgesetzt.

Dies war die einzige gewinnbringende Periode des Jahres für die hiesigen Exporteure; denn bald darauf, gegen Ende September, verbreitete sich die Nachricht von starken Getreidesendungen aus Amerika (namentlich aus San Francisco) und die Baisse war unausbleiblich. Die hiesigen Preise erhielten sich zwar später trotzdem noch auf einer verhältnissmässig bedeutenden Höhe, doch war diess der regeren Nachfrage der adriatischen Marktplätze, der Kargheit der hiesigen Vorräthe und den schwachen Zufuhren zuzuschreiben.

Es muss hier eine Thatsache hervorgehoben werden, deren Bedeutung auch für die Zukunft nicht zu unterschätzen ist, nämlich die grosse Rolle, welche bei dem

Exporte dieses Hafens die Dampfschiffe gespielt haben, indem durch diese der grösste Theil der hiesigen Getreidespeditionen effectuirt wurde.

Grund hiervon ist die allgemeine grössere Entwicklung der Dampfschiffahrt und die Erkenntniss der Vortheile, welche in dringenden Fällen die Beschleunigung des Transports nicht gut conditionirter Waaren gewährt, die eine längere Reise unter Segel nicht ohne Gefahr vertragen können.

Der Cerealienexport des Jahrs 1872 gestaltete sich im Vergleiche zum Vorjahre wie folgt:

	1872		1871	
	Menge	Werth in Silberrubeln	Menge	Werth in Silberrubeln
Weizen	3,837.967 Tschtw.	38,379.670	3,439.500 Tschtw.	34,351.635
Roggen	363.744 "	2,182.467	614.000 "	3,689.238
Erbsen	13.040 "	78.240	4.130 "	24.717
Hafer	45.921 "	183.686	310.700 "	1,087.880
Gerste	315.213 "	1,260.854	371.070 "	1,857.235
Mais	57.799 "	346.794	416.000 "	2,497.266
Mehl	752.152 Pud	1,504.305	353.000 "	4,238.948
Leinsaat	151.860 Tschtw.	1,974.180	109.000 "	1,303.024
Rapssaat	115.511 "	577.555	77.600 "	394.117
Zusammen	{ 4,901.056 Tschtw. } 752.152 Pud	46,487.751	5,695.000 Tschtw.	49,444.060

Die letztjährige Ausfuhr vertheilt sich auf die einzelnen Bestimmungsländer in nachstehender Weise:

	Weizen	Roggen	Mais	Gerste
	Tschetwert			
Grossbritannien	2,631.500	214.200	51.000	262.000
Frankreich	476.100	.	3.300	6.400
Türkei, Griechenland und Donauländer	31.000	.	.	6.400
Oesterreich-Ungarn	208.500	3.700	3.500	.
Schweden und Norwegen	6.600	43.100	.	3.800
Continent	212.500	80.000	.	35.200
Italien	176.800	5.200	.	—
Verschiedene Länder	104.000	17.400	.	1.450

	Hafer	Erbsen	Leinsaat	Rapssaat	Zusammen
	Tschetwert				
Grossbritannien	4600	90.600	69.500	3,323.400
Frankreich	46.000	6000	8.000	18.200	555.000
Türkei, Griechenland und Donauländer	.	800	.	.	38.200
Oesterreich-Ungarn	1250	.	.	216.950
Schweden und Norwegen	200	.	.	53.700
Continent	44.400	24.000	396.100
Italien	150	.	3.800	185.950
Verschiedene Länder	50	8.800	.	131.700

Am Schlusse des Jahrs 1872 verblieb in den hiesigen Speichern noch ein Vorrath von 1,194,500 Tschetw. verschiedener Kornfrüchte, gegen 1,411,200 Tschetw. im Vorjahre.

In den Preisen ergab sich folgende Bewegung nach Tschetwert und in Silber-
rubeln:

	1872		1871	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Weizen	7-75	13-05	7-87	13—
Roggen	4-25	6-62 1/2	4-25	7-85
Mais	5-25	6-62 1/2	4-40	7-50
Gerste	3-80	4-55	3-87 1/2	5-60
Leinsaat	11-95	13-80	10-87 1/2	13-87 1/2
Rapssaat	4—	6-12 1/2	4-50	6-40

Ähnliche Verhältnisse wie im Getreidehandel haben sich auch bei dem Wollgeschäfte bemerkbar gemacht. Zu Anfang des Jahrs wurden die Preise für feinere Sorten in so übertriebener Weise in die Höhe geschraubt, dass im Verlaufe der Zeit bei dem für Rechnung fremder, namentlich französischer und österreichisch-ungarischer Häuser gemachten Exporte ernsthaftere Verluste unvermeidlich waren.

Das Weichen der Preise hatte für Frankreich die verhängnissvollsten Folgen; die österreichisch-ungarischen Abnehmer haben es vorgezogen, eine Partie ihrer Waare lieber in den hiesigen Depôts zu belassen, als sie auf den Märkten ihres Landes zu niedrigsten Preisen hintanzugeben.

Ungefähr dasselbe Schicksal haben auch ordinäre Wollsorten gehabt. Anfangs grosse Haasse, dann ebenso grosse, mit ungeheueren Verlusten verbundene Baisse, als Folge der Preiswandelungen in England und Amerika.

Auch da ist zu bemerken, dass den Producenten der reichste Gewinn zufiel. Dank den durch die Speculation in die Höhe getriebenen Preisen, hatten sie im Beginne des Jahrs Gelegenheit, die von ihnen erzeugte Wolle in die Hände fremder Käufer sehr vortheilhaft zu placiren, während die letzteren durch die später eingetretenen Conjunctionen in ihren Combinationen auf das Empfindlichste getäuscht wurden.

Production und Ausfuhr von Talg, der in diesen Gegenden seine Bedeutung verliert, waren im Jahre 1872 unerheblich. Die Azow'schen Siedereien haben zwar ein gewisses Erträgnis erzielt, allein da die Ausfuhr nach dem Auslande nicht convenirte, so langten wohl einige Sendungen in Odessa ein, wurden jedoch fast ausschliesslich für den Localconsum bestimmt. Es ist dies eine Thatsache, welche durch ihre Seltenheit mit der commerciellen Vergangenheit dieses Artikels contrastirt.

Ähnliches liesse sich bei dem Artikel Häute bemerken, welcher zwar wegen seiner Inferiorität im Vergleiche zur Production anderer Länder nie recht in Schwung kommen, immerhin aber ehemals eine Jahresausfuhr von 130.000—140.000 Pud aufweisen konnte.

Auch bezüglich der übrigen Exportartikel dieses Platzes ist kaum etwas Erhebliches zu bemerken; sie scheinen nicht berufen zu sein, auf die commercielle Zukunft Odessa's einen wesentlich gestaltenden Einfluss zu nehmen.

So hat russisches Tauwerk, wovon Odessa allein ehemals für 1/2 Million Silber-
rubel exportirte, seinen auswärtigen Absatzmarkt verloren, seitdem der Bedarf des Auslandes anderswo billiger und besser gedeckt werden kann, als in Russland. Die diesfällige Ausfuhr Odessa's erreichte in den letzteren Jahren nur noch einen durchschnittlichen Werth von 30.000—40.000 Silberrubel.

Wachs, wovon Odessa ehemals 6000—8000 Pud in's Ausland sandte, dann Pottasche, Pech, Theer aus Podolien sind nunmehr unerhebliche Ausfuhrartikel dieses Platzes.

Die von hier ausgeführte Butter ist meist zum Verbrache in der Türkei bestimmt und beschränkt sich deren Versand auf einige tausend Pud.

Der Handel mit gesalzenen Fischen hat hierzulande nie recht aufblühen können, weil andere Länder die Kunst der Zubereitung besser verstehen und durch entsprechende Preise auf den Märkten erfolgreich zu concurriren vermögen.

Der Export von Spiritus erhält sich noch in ziemlich befriedigenden Proportionen und hat in 1872 gegen das Vorjahr um 28.000 Silberrubel zugenommen.

Der letztjährige Export von Odessa (mit Anschluss der Kornfrüchte) ergab Folgendes:

	Menge	Werth
Talg	40.619 Pud	182.786 Silberrubel
Spiritus	159.017 "	715.577 "
Lebendes Vieh	1.968 Stück	78.720 "
Häute	2.452 Pud	14.715 "
Leder	223 "	3.345 "
Schafwolle	334.134 "	3,365.680 "
Tauwerk	27.430 "	96.005 "
Holz		18.938 "
Verschiedenes	89.894 "	596.601 "
Gold- und Silbermünzen		4.868 "

Zusammen	<table border="0"> <tr> <td align="right">653.789 Pud</td> <td rowspan="2">}</td> <td rowspan="2">5,077.235 Silberrubel</td> </tr> <tr> <td align="right">1.968 Stück</td> </tr> </table>	653.789 Pud	}	5,077.235 Silberrubel	1.968 Stück
653.789 Pud	}	5,077.235 Silberrubel			
1.968 Stück					

Wenn sich die Ergebnisse des Getreide-Exportes hauptsächlich für die hiesigen Producenten günstig gestaltet haben, so war dagegen der Import für die hiesigen Kaufleute in hohem Masse gewinnbringend. Derselbe hat einen beachtenswerthen Aufschwung genommen. Die Proportionen des Vorjahrs wurden um ein Bedeutendes überstiegen, wie dies aus der nachstehenden Zusammenstellung der Einfuhr von Odessa in 1871 und 1872 ersichtlich ist:

	1872		1871	
	Pud	Werth in Silberrubeln	Pud	Werth in Silberrubeln
Thee	52.749	1,913.966	39.486	1,982.886
Pfeffer	46.749	419.837	34.254	298.870
Reis	280.902	1,011.246	.	.
Kaffee	98.651	1,085.362	94.742	1,070.454
Olivöl	291.541	2,178.337	221.700	1,623.674
Wein in Fässern	145.560	1,222.706	97.654	
do. in Flaschen	60.990	91.516	111.583	659.096
Champagner	74.998	181.764	}	}
Geistige Getränke	5.878	119.550	5.137	60.905
Frisches Obst	395.356	1,155.954	251.497	1,579.461
Verschiedene Früchte	591.982	5,327.830	475.415	751.100
Tabak in Blättern	52.696	2,107.827	51.485	1,420.716
Cigarren	350	114.140	336	74.802
Baumwolle	468.732	9,374.769	214.840	2,278.663
Baumwollgarn	13.430	398.129	19.989	672.110
Verarbeitetes Gold	10	133.865	6	77.748
Eisenblech	10.630	116.302	13.020	121.759
Roheisen	1,108.872	3,899.917	}	}
Geschmiedetes Eisen	214.288	1,071.440	2,508.474	4,609.929

	1872		1871	
	Pod	Werth in Silberrubeln	Pod	Werth in Silberrubeln
Zündwaaren	23.418	1,170.921	24.044	1,686.932
Lederwaaren	5.808	1,183.047	3.195	341.573
Baumwollmanufacte	14.105	1,335.687	12.045	1,223.060
Seidenmanufacte	1.019	713.267	841	583.114
Schafwollmanufacte	11.444	1,584.952	11.878	1,286.339
Leinenwaaren	117.775	11,775.454	19.889	824.484
		87.394		
Steinkohlen	12,610.104	2,524.020	11,938.510	1,213.670
Maschinen	371.753	734.825	201.077	991.126
Verschiedenes . . . . .	.	8,137.458	.	8,926.485
Gold- und Silbermünzen . .	.	825.206	.	1,566.327
Russische Creditbillets . .	.	3,693.554	.	3,282.132
Zusammen . . . . .	.	65,690.254	.	39,962.875

Die hiesigen Zolleinnahmen betragen im vorigen Jahre 6,161.741 Silberrubel.

Es lässt sich mit einiger Bestimmtheit voraussehen, dass diese steigende Importbewegung in Zukunft durch mancherlei Umstände wird gefördert werden. Diese sind in der Zunahme der Bevölkerung, in den Fortschritten der Civilisation, in den den Verkehr erleichternden Communicationen, welche dermalen Odessa besitzt, zu suchen. Namentlich kommen in erster Linie die Verkehrsmittel in Betracht, denn ausser den rasch sich ausbreitenden Eisenbahnen steht diesem Platze auch ein immer grossartiger sich entwickelnder Dampfschiffahrtsdienst, dessen Centralpunkt er ist, zu Gebote.

Thee aus China, und Colonialwaaren überhaupt, gelangen nach Odessa gleichsam in ein Entrepôt, und vertheilen sich vermittels der Eisenstrassen in die Binnenstädte, welche ehemals vom Norden des Reiches, aus zweiter Hand und mit hohen Spesen belastet, ihre Vorräthe erhielten, während sie jetzt ihre Rechnung finden, sich auf diesem Platze zu approvisioniren.

Der grösste Theil der für die Industrie von Central-Russland bestimmten rohen Baumwolle gelangt jetzt aus den Productionsländern meist direct über Odessa an die Bestimmung. Odessa, unstreitig der wichtigste Handelsplatz Russlands für den Export von Kornfrüchten, ist im Begriffe, für den Waarenimport dieselbe Bedeutung zu erlangen.

Dass Oesterreich-Ungarn an dem hiesigen Importe sich erfolgreich betheiligen kann, ist ausser Frage. Der Verkehr Odessa's mit der österreichisch-ungarischen Monarchie ist dermalen nicht unbedeutend, leider sind aber genaue Ziffern und nähere Daten darüber nicht zu erlangen. Uebrigens ist die fremde Concurrenz gross. England, Frankreich, Belgien, und in den letzteren Jahren Deutschland, greifen in die diesseitige Einfuhrbewegung mit einer Energie und Berechnung ein, welche gewiss Nachahmung verdienen.

Der Geldstand, welcher sich schon in 1871 merklich gebessert hatte, hat im Laufe des Jahrs 1872 eine noch günstigere Gestaltung gewonnen. Die hiesigen Wechselcourse haben geringere Schwankungen als im Vorjahre erlitten, und dieser Umstand war umso erfreulicher, als er namentlich den Geschäften auf Zeit sehr zu Statten kam. Das russische Papiergeld verlor 15—18 pCt.

Einen gewaltigen Einfluss auf die materiellen Verhältnisse überhaupt, und auf den Handel Südrusslands insbesondere, haben die neu gegründeten Credit-Institute ausgeübt. Einerseits beleben die Bodencreditanstalten, welche den Producenten zu mässigen Zinsen Geldvorschüsse machen, den Ackerbau, und tragen zur Erhöhung des

Bodenwerthes bei; andererseits zerstören die Commerzbanken, eigentliche Regulatoren des Geldmarktes, die Hindernisse, welche noch vor kurzem in empfindlichster Weise die Unternehmungen und Operationen, namentlich des mittleren Kaufmannsstandes, erschwerten.

Die Banken sind überhaupt in Russland eine ganz neue Institution. Bis zum Jahre 1862 bestanden im ganzen Reiche nur Regierungsbanken. Jetzt besitzt jede bedeutendere Stadt neben einer Abtheilung der Reichsbank auch noch Privatinstiute, welche Industrie und Handel zu fördern bestimmt sind.

Das Fieber des Gründungswesens ist auch hier in den letzten Jahren ausgebrochen. Seitdem besitzt Odessa eine Fondsbörse und dürften einige Charakterzüge derselben vielleicht nicht ohne Interesse sein.

Sie datirt eigentlich erst vom October 1870, wo die Odessa'er Eisenbahnactien emittirt wurden; frühere kleinere Geschäfte in Prämienlosen kommen nicht in Betracht. Es bildete sich bald aus der Masse des Publicums ein Contingent, das, mit Börsespeculationen bekannt, das Spiel begann.

Darauf kamen die Actien der Odessa'er Commerzbank auf den Markt, und ungeachtet in den Eisenbahnactien eben nicht die glänzendsten Geschäfte gemacht wurden, konnten mit den Actien der Commerzbank Resultate erzielt werden, welche dieselben zu einem beliebten Papiere machten.

Im Jahre 1871 trat die Azow-Don'sche Commerzbank in's Leben, konnte aber nicht die Genugthuung haben, ihren Papieren Beliebtheit zu verschaffen, hauptsächlich weil dieselben zu einer Zeit emittirt wurden, wo das spielende Publicum auf Südbahn-Actien ein bedeutendes Lehrgeld gezahlt hatte.

Dagegen fanden die Actien der bald darauf gegründeten Kischenew'er Commerzbank einen grossen Zuspruch, und wurde durch dieselben in Folge verlockender Bilanzen ein immer günstigeres Feld für Börsenspiel geschaffen.

Im Frühjahr 1872 entstand die Rostow'er Commerzbank, deren Actien sich hier, in der damals herrschenden Geschäftsstille, ohne besonderes Zuthun der Gründer Bahn brachen, weil die an der Spitze jenes Bankinstitutes stehenden Finanzgrössen viel Zutrauen einflössten.

Doch schon nach der ersten Bilanz, welche keine günstigen Resultate ergab, waren die Leute sehr abgekühlt, wurden aber nach und nach durch künstliche Manöver wieder zu Spielspeculationen animirt, so dass in diesem Papier beträchtliche Lieferungs-geschäfte pr. 15. September 1872 abgeschlossen wurden.

Es war voraussehen, dass dieser Tag zu einer schrecklichen Niederlage der Spieler führen würde, indem auf Lieferung mehr Stücke verkauft worden waren, als davon in Wirklichkeit vorhanden waren, die Lieferung selbst also grosse Calamitäten hervorrufen musste, welche von der Hausse-Partei benützt wurden, um einen für sie vortheilhaften Liquidationscours zu dictiren.

Unterdessen war, nämlich am 1. August 1872, die Nicolajew'er Commerzbank errichtet worden, und auch die Actien dieses Instituts gewannen, trotzdem dessen Geschäftsergebnisse noch im Schoosse der Zukunft ruhten, und trotzdem das Rostow'er Papier zur Vorsicht mahnen sollte, fast täglich höhere Prämien.

Seitdem das Spiel mit Actien aufgekommen war, konnte man bemerken, dass Staatspapiere, wie: Rentenscheine, Loskaufscheine, Bankbilleto u. dgl., mit jedem Tage mehr vernachlässigt wurden. Im September 1872 war die Situation eine peinliche, aber jedenfalls nicht anders, als zu erwarten stand. Die massgebende russische Presse, namentlich in St. Petersburg, machte auf das wilde Spiel aufmerksam, welches sich im Süden entwickelte, und es wurde den grösseren Geldinstituten geradezu gerathen, einerseits auf Bankactien nur den Nominalbetrag vorzuschliessen, andererseits aber zu Speculationszwecken den Zinsfuss zu erhöhen. Ein solcher Wink musste umso mehr

wirken, als die Privatbanken statutenmässig nicht das Recht haben, mehr als höchstens $\frac{3}{4}$ des jeweilig gangbaren Courses vorzuschliessen.

Und so geschah es wirklich, dass in den ersten Septembertagen die Banken ihren Clienten die Depôts kündigten. Die Wirkung dieser Massregel war sehr empfindlich und die Deroute bald vollständig.

Die Krisis war mit ihrer ganzen Schwere eingetreten; Geld fehlte ganz oder war nur sehr schwer zu beschaffen; die Course selbst der sichersten Papiere gingen mächtig zurück, und nicht blos Spieleeffecten, auch Anlagepapiere theilten das gleiche Schicksal und waren nicht anzubringen.

Im October war von einer Fondsbörse in Odessa fast nicht mehr die Rede. Die wahnsinnigen Börsenspieler waren schmerzlich aus ihrem Taumel erwacht, und hatten weder Kraft noch Muth, neue Wagnisse zu beginnen. Die meisten Tage wurden nur mit Regulirung früherer Geschäfte ausgefüllt; das Differenzspiel hatte gänzlich aufgehört. Das grössere Publicum zog eine sichere Rente den weniger sicheren Dividenden vor. Die Staatseffecten kamen wieder auf das Oberwasser.

Am 29. November 1872 wurde der Bessarabisch-Taurische Crédit foncier eröffnet, u. z. unter den günstigsten Auspicien, da die hierortige Commerzbank in Folge eines Compromisses $94\frac{1}{4}$ pCt. für die ersten 3 Millionen Bodeneredit-Obligationen garantirt hatte.

Allmählig schienen die Börsen-Effecten sich erholen zu wollen, doch hemmte Geldknappheit fortwährend die Operationen. Das Jahr schloss flau, ungeachtet bei dem niederen Coursstande der Bankpapiere die Kauflust von Neuem sich zu regen schien.

Um den auswärtigen Handelsverkehr Russlands zu fördern, ist man seit einiger Zeit darauf bedacht, an den Küsten des Schwarzen Meeres neue Seebauten auszuführen oder bestehende zu verbessern.

Die Hafearbeiten in Odessa, welche vor einigen Jahren in Angriff genommen wurden, schreiten nicht mit der gewünschten Beschleunigung vorwärts. Bekanntlich ist die Verlängerung von zwei alten Hafendämmen um 1056, beziehungsweise 127 Meter und die Errichtung eines Wellenbrechers von 639 Meter Länge und 639 Meter Breite in der Richtung von NNW. und SSO. projectirt.

Zweck dieser Bauten ist, den dem Hafen zunächst gelegenen Theil der Rhede vor den Aussenwinden, und den Hafen selbst vor Versandung zu schützen. Der eine Damm ist bereits um einen guten Theil verlängert, aber an den Bau des Wellenbrechers scheint noch nicht gedacht zu werden. Auch die Ein- und Anschiffungsquais haben sich als unzulänglich erwiesen; sie wurden zwar nach dem Hafen zu verbreitert, dadurch ist aber der Hafen selbst enger geworden, und ist deshalb die Errichtung eines neuen Molo in paralleler Richtung mit dem Wellenbrecher in 24' Wassertiefe projectirt.

Diese und andere Arbeiten im hiesigen Hafen sollten im Laufe des Jahrs 1873 fertig sein, doch lässt sich nach dem langsamen Fortschreiten derselben der Zeitpunkt ihrer Vollendung nicht einmal annähernd bestimmen.

Die russische Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft, welcher ein Theil der südrossischen Eisenbahnen von der Regierung abgetreten wurde, hat schon vor längerer Zeit Pläne ausarbeiten lassen, um die neu zu errichtenden Quais und Molos mit Schienen zu belegen. Durch den unmittelbaren Contact von Schiff und Waggon werden dann Ersparungen erzielt werden, welche der hiesige Handel zu seiner Prosperität bedarf.

Ausserdem sind in Südrossland verschiedene andere Arbeiten projectirt, u. z.: Baggerungen an den Mündungen des Dniester, in der Meerenge von Jenikale und in der Bucht von Sebastopol; dann Erbauung eines Hafens in Mariupol, in Balaclava (letzterer wohl nur Kriegshafen) und in Poti.

Die letztere Arbeit ist in Bezug auf Handel und Schifffahrt jedenfalls die wichtigste. Bis jetzt sind für den Hafen von Poti mehr als 2 Millionen Silberrubel veranschlagt worden, und leider ohne praktischen Nutzen. Der Rionfluss führt nämlich jährlich an eine Million Cubikmeter erdige Bestandtheile, welche sich an dessen Mündungen festlagern, mit sich, daher es kaum möglich sein dürfte, an denselben einen Hafen zu erbauen, bevor man sich nicht entschliesst, einen der Arme dieses Flusses und zwar jenen, an welchem der Hafen construirt werden soll, zu verschliessen oder abzulenken.

Die Kosten für den neuen Hafenbau in Poti sind mit 2,080.000 Silberrubel veranschlagt worden.

Volkswirtschaftliche Verhältnisse der niederländischen Besetzungen in Ostindien.

(Fortsetzung.)

Batavia. Im Jahre 1864 wurden durch die Regierung in Batavia, Samarang, Soerabaya, Padang und Makassar*) Handels- und Gewerbekammern gegründet. Die Wahl der Mitglieder geschieht durch die Regierung aus drei Personen, welche die Handelskammer hiezu vorschlägt. Diese Personen können sowohl Holländer als Fremde sein.

Die Handelskammern haben die Aufgabe, sowohl die Regierung und deren Beamte als auch die Handelsleute und im Allgemeinen das grosse Publicum in commerciellen und industriellen Fragen aufzuklären.

In den drei Hauptstädten von Java findet man Locale, wo sich die Kaufleute versammeln, um Geschäfte abzuschliessen, die neuesten Zeitungen zu lesen und von den letzten Telegrammen Kenntniss zu nehmen.

Die grösseren europäischen und aussereuropäischen Staaten sind in den wichtigsten Handelsstädten durch Generaleonsuln, Consuln und Viceconsuln vertreten. Diese haben jedoch keinen diplomatischen Charakter, sondern fungiren ausschliesslich als Handelsagenten.

Unter den Handels- und Creditinstituten nimmt die Java'sche Bank, welche im Jahre 1828 auf Grund eines königl. Erlasses mit einem Stammeapital von 6 Mill. Gulden gegründet wurde, die erste Stelle ein. Es ist die einzige Bank, welche das Recht besitzt, Bankpapier auszugeben. Dieses Papier wird in allen holländischen Besetzungen Asiens mit dem grössten Vertrauen an Zahlungsstatt angenommen.

Die Java'sche Bank, deren Hauptsitz sich in Batavia befindet, hat Agenturen in allen wichtigeren Handelsstädten des indischen Archipels.

Im Jahre 1871 discontirte dieselbe mehr als 43 Mill. Gulden. Auf Import- und Exportartikel wurde mehr als 7½ Mill. vorgeschossen. Zwei Millionen des Stammcapitals waren in Hypotheken und anderen Immobilien bis zu deren halben Werth angelegt.

Mit ihren Agenturen zusammen bezahlte sie mehr als 35 Mill. auf Assignationen. Die in Umlauf befindlichen Bankbilletts betragen 30—37 Mill. fl., an gemünztem und ungemünztem Gold und Silber hatte sie ungefähr 24½ bis 28 Mill. fl. in ihren Cassen.

Die Actien dieser Bank sind für Geldanlagen sehr gesucht, obgleich die Dividende im Jahre 1871 pr. Actie von 500 fl. nicht mehr als 36 fl. oder 7½ pCt. betragen hat.

*) Die Handelskammer in Makassar wurde später wieder aufgehoben.

Der Java'schen Bank an Wichtigkeit zunächst folgt die Niederländisch-Indische Escomptegesellschaft mit einem Stammesapital von 1 Mill. fl. Dieselbe nimmt Depositengelder an, und da der Handel grossen Gebrauch davon macht, hat sie sich dadurch einen weiten Wirkungskreis verschafft. In Samarang, Soerabaya und Singapore befinden sich ihre Agenturen.

In 1871 discountirte sie einen Betrag von ungefähr 6 Mill. fl., und hatte am Schlusse des Jahrs ungefähr $1\frac{1}{2}$ Mill. auf Hypotheken und andere Pfänder ausgesetzt. Die Dividende betrug pr. Antheil von 1000 fl. 90 fl. oder 9 pCt.

Die Rotterdam'sche Bank hat ihren Hauptsitz in Rotterdam. Dieselbe gründete vor einigen Jahren in Batavia, Samarang, Soerabaya und Singapore Agenturen, welche aber so ungünstige Resultate erzielten, dass die Direction in Rotterdam den Entschluss fasste, diese Agenturen wieder einzuziehen.

Auch die Niederländisch-Indische Handelsbank, deren Hauptsitz sich in Amsterdam befindet, und die Internationale „Crediet en Handel-Vereeniging Rotterdam“ haben in Batavia und Soerabaya Agenturen.

Der Hauptzweck dieser beiden Unternehmungen ist, auf Import- und Export-Artikel Vorschüsse zu geben; nebstdem betreiben sie auch das Wechselgeschäft.

Zwei englische Banken: die Chartered Bank of India Australia and China, und die Chartered Mercantile Bank of India London and China, haben ihre Agenturen in Batavia, die sich hauptsächlich auf das Wechselgeschäft beschränken.

Alle diese Creditinstitute haben der Discountirung von Handelspapier einen wichtigen Theil ihrer Einnahmen zu danken.

Die Niederländische Handelsgesellschaft in Amsterdam wird in Batavia durch eine Factorei, dagegen in den wichtigsten Handelsstädten des Archipels durch Agenturen vertreten.

Dieses grosse Handelsinstitut hat als einziger Agent der Regierung für den Empfang, Transport und Verkauf der sog. Gouvernement-Producte, d. h. derjenigen Erzeugnisse, welche der Regierung als eine Folge der Arbeitssteuer zufallen, zu sorgen.

Auch die vielen Artikel, welche die Regierung für den allgemeinen Dienst nöthig hat, werden durch diese Handelsgesellschaft in Europa eingekauft, bezahlt und nach Indien expedirt.

Ausserdem treibt dieselbe für eigene Rechnung Import- und Exporthandel, giebt Vorschüsse auf Producte und fördert den Betrieb ländlicher Unternehmungen durch Geldvorschüsse gegen Consignation des Productes.

Die Anzahl der See- und Feuer-Versicherungsgesellschaften, welche ihren Hauptsitz in der ersten Handelsstadt Indiens haben, ist sehr bedeutend.

Die normale Prämie für Segelschiffe 1. Classe von Java nach Europa, und zwar nach: Frankreich, England, Holland und Deutschland zwischen Havre und Hamburg (beide inclusive um das Cap der guten Hoffnung) ist 3 pCt., gleichviel ob die Ladung nur in einem oder in mehreren Häfen an der Nordküste von Java eingenommen wird.

Ausnahmen bilden folgende Artikel: Zucker, frei von 10 pCt. Beschädigung, $2\frac{1}{2}$ pCt.; Kaffee, frei von 10 pCt. Beschädigung, $2\frac{1}{2}$ pCt.; Kaffee, frei von 3 pCt. Beschädigung, 3 pCt.; Tabak, frei von 5 pCt. Beschädigung, $3\frac{1}{2}$ pCt.; Indigo, Thee, Arrac, frei von 3 pCt. Beschädigung, $2\frac{1}{2}$ pCt.; Tafel- oder Cargo-Rois, frei von 10 pCt. Beschädigung, 4 pCt.; Guttapercha und ähnliche Artikel, frei von 3 pCt. Beschädigung, $2\frac{1}{2}$ pCt.

Die Standprämie für Dampfer durch den Suezcanal mit Ueberschiffung in Singapore ist $1\frac{3}{8}$ pCt. Ausgenommen sind: Thee, Indigo, Arrac, frei von 3 pCt. Beschädigung, $1\frac{3}{8}$ pCt.; Zinn, Metallgeld, Edelsteine direct 1 pCt., mit Ueberschiffung in

Europa $1\frac{1}{2}$ pCt.; Tabak, frei von 5 pCt. Beschädigung, 2 pCt., Reis, frei von 10 pCt. Beschädigung, u. z. weisser $2\frac{1}{4}$ pCt., Cargo $2\frac{1}{4}$ pCt.

Fast an allen Handelsplätzen findet man holländische, englische, deutsche, amerikanische, französische und armenische Firmen, welche den Ein- und Ausfuhrhandel betreiben. In den grösseren Städten giebt es auch Mäkler.

Im Allgemeinen werden folgende Commissionen berechnet: für den Einkauf von Producten und anderen Artikeln $2\frac{1}{2}$ pCt.; für den Verkauf derselben, Delcredere mitbegriffen, $7\frac{1}{2}$ pCt.; für den Verkauf ohne Delcredere 5 pCt.; für den Verkauf von Waaren auf öffentlichen Auctionen über das Reinerträgniss 5 pCt.; für den Einkauf oder Verkauf von Metallgeld oder Effecten 1 pCt.; für den Einkauf von Producten auf Contract, incl. Abschiffcommission, $2\frac{1}{2}$ pCt.; für die Garantie auf Vorschüsse pr. Jahr oder für kürzere Zeit $2\frac{1}{2}$ pCt.

Für Rimessen in Productenwechseln mit oder ohne Endossement $2\frac{1}{2}$ pCt.; für das Trassiren oder den Verkauf von Wechseln $2\frac{1}{2}$ pCt.; für das Eincassiren von Fracht- oder Passagegeldern von Handelshäusern oder Privatleuten $2\frac{1}{2}$ pCt.; für die Eincassirung von Forderungen an die Regierung und an die Waisen-Behörde (Wees en Boedelkamer) 5 pCt.; für die Besorgung von Schiffsfrachten von mehr als einem Einlader 5 pCt.; für das Befrachten und Verfrachten von Schiffen en bloc mit oder ohne Charterpartie $2\frac{1}{2}$ pCt.; für das Annehmen von Passagieren über die Passagegelder $2\frac{1}{2}$ pCt.; für das Behandeln von Havarien über den Betrag der Factur, oder sollte diese fehlen, über den taxirten Werth der gelöschten Ladung $2\frac{1}{2}$ pCt.; für Geldvorschüsse in Havariefällen 5 pCt.; für Geldvorschüsse in anderen Fällen $2\frac{1}{2}$ pCt.; für das Besorgen von Bodmereigeldern 5 pCt.; für das Abschliessen von Versicherungen über die versicherte Summe $\frac{1}{2}$ pCt.; für die Expedition von Waaren je nach dem Werthe oder dem Umfange 1 bis $2\frac{1}{2}$ pCt.; für das Ausstellen von Creditbriefen $2\frac{1}{2}$ pCt.; für das Prüfen beschädigter Waaren, jedesmal für jeden Export 25 fl.; Lastgeld auf Schiffe: pr. Last 1 fl., pr. Tonne $\frac{1}{3}$ fl.

Für die Behandlung von Schiffssachen, für welche keine Lösungs- oder Befrachtungscommission berechnet wird, ist das gewöhnliche Lastgeld zu entrichten.

Schiffscapitäne, welche sich an mehr als eine Firma wenden zur Behandlung von Schiffsangelegenheiten, haben jeder Firma die volle Commission zu zahlen.

Für eine Dispahe, durch eine Person aufgemacht, 500—1000 fl., durch mehr als eine Person 300—500 fl. pr. Person, je nach dem Umfange der gelieferten Arbeit.

Die Mäklercourtage wird nach folgendem Tarif berechnet:

	Von dem Käufer pCt.	Von dem Verkäufer pCt.
Wechsel . . . . .	.	1
Effecten	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$
Zucker und Kaifee	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$
Reis.	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$
Zinn	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$
Rottan (Stuhlrohr)	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{3}$
Arrac	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$
Gewürze	1	1
Droguerien	1	1
Felle und Häute	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$
Arracfässer, Säcke	1	1
Befrachtungen	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$

Jahre lang galt im indischen Handel das Princip, den nationalen Waarenverkehr und die Schifffahrt zu schützen. Deshalb wurden von den holländischen Importgütern

geringere Einfuhrzölle als von fremden erhoben; ebenso hatten Exportartikel, sobald sie für Holland bestimmt waren, keine oder doch nur niedrigere Ausfuhrzölle zu bezahlen.

Ueber dieses Schutzsystem wurde mehrere Jahre hindurch zwischen dessen Vertheidigern und Gegnern ein heftiger Streit geführt, der nun durch die Feststellung eines ganz neuen Tarifs, welcher vom 1. Januar 1874 ab in Kraft treten wird, beendet erscheint.

Das Schutzsystem wurde in dem neuen Tarif sowohl beim Export als beim Import verlassen, und der holländische Handel genießt klüftiglin vor dem nichtholländischen keine besonderen Vortheile. Im Durchschnitte beträgt der Einfuhrzoll nicht mehr als 6 pCt. des Werthes.

In Batavia, Cheribon, Samarang, Soerabaya, Padang und noch in einigen anderen Handelsstädten bestehen öffentliche Entrepôts, in welchen die auf dem Seewege angebrachten Handelsgüter abgabefrei bis zu ihrer definitiven Einfuhr oder Ausfuhr aufgespeichert werden können.

Im Jahre 1871 wurden in den vier Entrepôts auf der Insel Java Waaren im Werthe von 21,667.850 fl., die für den Import, und von 3,838.886 fl., die für den Export bestimmt waren, eingelagert.

Innerhalb des indischen Zollgebietes finden sich einige Freihäfen, wo der Tarif ausser Kraft bleibt. Diese sind: Riouw, Makassar, Amboina, Ternate, Banda, Menado, Kema.

In Koepang (auf der Insel Timor), Pontianak, Sambas, Soekadana (an der Westküste von Borneo), welche Häfen sämmtlich dem Grosshandel geöffnet sind, werden Ein- oder Ausfuhrzölle nicht erhoben; doch sind dieselben deshalb noch keine Freihäfen, obgleich sie diesen beinahe gleichgestellt erscheinen.

Die Zahl der in den grösseren Städten und überall im Innern vorfindigen Bazare (Märkte) ist sehr gross. Dasselbe werden an bestimmten Tagen alle Arten europäischer Handelswaaren und Ackerbauproducte zum Kauf und Verkauf ausbezogen.

Auf diesen Bazaren, wo keine Steuern zu entrichten sind, erfreut sich der Kaufmann nicht nur der vollsten Freiheit, sondern auch des Schutzes der Regierung.

Für die Zubereitung und das Trocknen des Kaffee werden keine kostspieligen Etablissements erfordert. Wohl findet man hier und dort auf Java Mühlen zur Entschälung von Kaffeebohnen, dieselben sind jedoch von sehr einfacher Construction.

Auch die Fabriken für die Indigobereitung sind sehr einfach eingerichtet. In einigen grossen Wasserbehältern werden die Blätter der Indigostauden geklopft und einer Art Gährung unterworfen; darnach wird das auf solche Weise mit dem Färbestoff gesättigte Wasser in grossen Kesseln durch künstliche Verdampfung verdickt und schliesslich auf Trockenkammern gebracht.

Man findet auf Java verschiedene Reismühlen zur Entschälung des für den europäischen Markt bestimmten Reis. Die wichtigste ist die der Unternehmung Boedhiradja, welche mit Dampf betrieben wird und ein sehr schönes Product liefert.

Arracbrennereien werden hauptsächlich in Batavia und auch in manchen Zuckerfabriken angetroffen. Der Batavia-Arrac, welcher ausschliesslich durch Chinesen erzeugt wird, ist am meisten gesucht und erzielt viel bessere Preise als der in Zuckerfabriken producirte.

In Batavia und Samarang, hauptsächlich jedoch in Soerabaya giebt es Fabriken für den Bau und die Reparatur von Dampf- und anderen Maschinen. Die grossen, bei der Zuckerfabrikation erforderlichen Dampfmaschinen, Vacuumfannen etc. sind übrigens fast ausschliesslich englischen Ursprungs.

Batavia ist die einzige Stadt in den holländischen Besitzungen, welche durch Gas erleuchtet wird; die hier bestehende Gasfabrik ist das Eigenthum einer holländischen

Gesellschaft. Im Allgemeinen wird das Gas sehr viel benützt. Für die Strassenbeleuchtung bezahlte die Regierung im Jahre 1871 60.000 fl.

In keinem Lande der Welt ist wohl der Gebrauch von vier- und zweiräderigen Fuhrwerken so allgemein als in Indien. Es sind nicht blos Europäer, welche dieselben benützen, sondern auch Chinesen, Eingeborene und Araber.

Daher die grosse Anzahl Fabriken für Wägen und anderes Fuhrwerk, welche durch Europäer betrieben werden und Tausenden von Arbeitern Beschäftigung geben.

Aus Europa und Amerika findet übrigens eine regelmässige und bedeutende Einfuhr von Wägen statt.

In den wichtigsten Städten findet man noch folgende Gewerbe vertreten: Buchdruckereien und Buchbindereien (Europäer), photographische Ateliers (Europäer), Musikalienhandlungen (Europäer), Apotheker (Europäer), Brod-, Kuchen- und Pastetenbäckereien (Europäer), Goldschmiede und Uhrmacher (Europäer), Friseure (meistens Franzosen), Schuh- und Kleidermacher (Europäer und Chinesen), Modistinen (Französinen), Eisen- und Kupferschmiede (Europäer und Chinesen), Gastwirthe und Garköche (Europäer), Wägenvermieter (Europäer und Chinesen), Blecharbeiter, Zimmerleute, Maurer, Kalkbrenner, Tüpfel (Eingeborene und Chinesen).

Verschiedene Versuche, welche seit Jahren sowohl durch die Regierung als durch Privatleute in der Seidenindustrie unternommen wurden, lieferten keine günstigen Resultate. Die aus Europa, China, Japan und Siam eingeführten Seidenraupeneier entarteten so schnell, dass man endlich die Seidenzucht aufgeben musste und sich jetzt nur mehr auf kleine Proben beschränkt.

Das edle und dauerhafte Djatiholz (Teak) wird in vielen Gegenden von Java in ausgedehnten Wäldern angetroffen und ist unbedingtes Eigenthum der Regierung.

Diese Wälder wurden in früheren Jahren sehr vernachlässigt. Das Holzfällen war nicht der geringsten Aufsicht unterworfen, bis man endlich die Nothwendigkeit erkannte, dass es hohe Zeit sei, die Djatiwälder gehörig beaufsichtigen zu lassen.

Nach und nach wurde das Holzfällen in bestimmten Distrieten verpachtet, unter der Bedingung jedoch, dass der Pächter, dessen Eigenthum das gefällte Holz wurde, sich verpflichtete, die ausgehauenen Strecken wieder mit Bäumen derselben Gattung zu bepflanzen und der Landesscasse jährlich einen bestimmten Preis für das gefällte Holz zu bezahlen.

Das Djatiholz wird in grossen Quantitäten zum Schiff- und Häuserbau benützt. Eine Ausfuhr dieses Materials hat bisher nicht stattgefunden.

Der Schiffbau ist gegenwärtig nicht mehr von grosser Wichtigkeit, denn seitdem den Archipel so viele Dampfer durchkreuzen, sind die Segelschiffe nach und nach verdrängt worden.

Diese Thatsache musste natürlich einen grossen Einfluss auf den Schiffbau ausüben, so dass diese Industrie nur mehr eine kärgliche Existenz fristet. Im Jahre 1871 wurden im Ganzen blos 23 neue Fahrzeuge von zusammen 576 Lasten gebaut.

Banka und Billiton sind die einzigen Inseln des Archipels, welche Zinn produciren. Während die Ausbeutung der Zinngruben auf der Insel Banka für Rechnung der Regierung geschieht, wurden die Zinngruben auf Billiton vor ungefähr 20 Jahren einer holländischen Gesellschaft überlassen.

Sowohl auf Banka als auf Billiton sind es nur Chinesen, welche die Gruben- und anderen Arbeiten bei der Zinnproduction verrichten. Die Eingeborenen haben gegen diese schwere Arbeit eine nütberwindliche Abneigung.

Die Erze sind alluvialer Art, werden durch Auswaschung und Sieben gesammelt und einmal im Jahre ausgeschmolzen. Banka producirte im Jahre 1871 67.391 Pikul, und Billiton 49.850 Pikul Zinn.

Die Billitongesellschaft bezahlt dem Staate als jährlichen Pacht 3 pCt. von der Production; ausserdem ist ihr Erzeugniß noch mit einer gewissen Exportsteuer belastet. Im Jahre 1871 betrug die Ablieferung an die Regierung 1495 Pikul und der Ausfuhrzoll 92.311 fl.

Das Banka-Zinn wird durch die Vermittlung der Niederländischen Handelsgesellschaft für Rechnung der Regierung nach Holland verschifft und dort auf öffentlichen Auctionen versteigert. Die Billitongesellschaft dagegen verkauft ihr Zinn in Batavia, zu welchem Behufe hier alljährlich 6 Zinnauctionen gehalten werden.

Die Inseln Borneo und Sumatra sind sehr reich an Steinkohlen. Auch bei dem Betriebe dieses Industriezweiges ergriff die Regierung die Initiative und brachte unter Aufsicht eigener Bewerksingenieure vor ungefähr 25 Jahren auf der Südküste von Borneo die ersten Kohlengruben in Betrieb. Als Bergleute verwendete man Chinesen und die zur Zwangsarbeit verurtheilten Eingeborenen.

Man kann die jährliche Kohlenproduction auf ca. 10.000 Tonnen schätzen, welche fast gänzlich durch die niederländischen Kriegsdampfer verbrannt werden.

Vor beiläufig 20 Jahren entstand in Batavia eine Gesellschaft zum Betriebe einiger Steinkohlengruben, welche sich ganz in der Nähe der Regierungsgruben befanden.

Als man jedoch mit den nöthigen Vörarbeiten schon so weit vorgeschritten war, dass die eigentliche Ausbeutung bald begonnen werden konnte, brachen in jenen Gegenden Unruhen aus, welche man erst nach einigen Jahren zu unterdrücken vermochte, und wobei das ganze Etablissement verwüstet wurde.

Seitdem haben Privatleute es noch nicht wieder versucht, Steinkohlengruben in Betrieb zu setzen.

Die neuesten Untersuchungen der Mineningenieurere der Regierung auf der Insel Sumatra hatten sehr wichtige Entdeckungen zur Folge; es wurden nämlich sehr reiche Kohlenlager aufgefunden, deren Qualität, wenn nicht besser, so doch wenigstens eben so gut als die der besten englischen Kohlen ist.

Diese Lager befinden sich jedoch im Innern von Sumatra und es handelt sich nun darum, ein wohlfeiles Transportmittel für die Abfuhr der gewonnenen Kohle bis zur Küste zu finden.

Schon seit lange war es bekannt, dass auf der Insel Java Petroleum vorkommt. Ein Privatmann, der eigens nach Amerika gereist war, um dort die Bohrungen nach diesem Oele zu beobachten, hat es vor einigen Jahren zum erstenmal versucht, Petroleumquellen in Betrieb zu bringen.

Die ersten Proben des erhaltenen Products wurden vor kurzem in Batavia ausgestellt. Das Oel ist gut, aber die Reinigung desselben noch mangelhaft.

Die sämtlichen Gewässer des Archipels sind sehr reich an verschiedenen Fischarten. Die Bewohner der Küste beschäftigen sich eifrig mit dem Fischfang und finden für ihre Waare einen regelmässigen und schnellen Absatz, da Fische, ob frisch, gesalzen oder getrocknet, eines der Hauptnahrungsmittel der Bevölkerung bilden.

Besässe der Eingeborenen mehr Energie und würde er seine Netze und Fahrzeuge zweckmässig verbessern, so könnte der Fischfang sich bedeutend ausbreiten und reichen Lohn bringen, da bis jetzt noch immer Millionen Pfunde gesalzene Fische aus Siam nach Java importirt werden.

(Fortsetzung folgt.)

Handels- und Schifffahrtsverkehr der Colonie Victoria im Jahre 1872.

Melbourne. Das Jahr 1872 war für den Handel der Colonie Victoria ein in jeder Beziehung höchst günstiges. Das Hauptproduct derselben, die Wolle, worunter sich die feinsten Merinosorten befinden, wurde in 1872 (und auch im Jahre vorher) in grösseren Quantitäten als sonst exportirt und war ausserdem durchschnittlich um mehr als ein Drittel im Werthe gestiegen.

Der dadurch erzielte Mehrgewinn hat nicht weniger als 1 Mill. Pfd. Sterling betragen und sich unter eine geringe Anzahl von Heerdenbesitzern, Wollhändlern und Exporteuren vertheilt.

Die Folgen der grossen Steigerung im Werthe dieses Rohmaterials zeigen sich nicht allein in der Bereicherung aller Betheiligten, sondern auch in einer sich erweiternden Verwendung von Kronländereien im tieferen Innern von Australien für Schafweiden und in einer bedeutend vermehrten Anzahl der Schafe auf den älteren sowohl, wie auf den neuen Weiden.

Es wird deshalb eine ungemein grössere Menge Wolle producirt werden und verfügbar sein, und da dieselben Ursachen auch die gleichen Wirkungen in allen Wolle producirenden und spärlich bevölkerten Ländern hervorbringen müssen, so ist eine Aufrechthaltung der Wollpreise von 1872 wohl nicht möglich. Fabrikanten von Wollwaren dürften also für eine geraume Zeit auf mässige Preise, wenigstens für das von hier zu beziehende Rohmaterial, rechnen können.

Die Wolle der australischen Colonien wird fast sämmtlich unmittelbar nach London verschifft und vertheilt sich von dort aus an die Fabrikanten Europa's. Ein Exporthandel hat sich direct nach Nordamerika (New-York und Boston) entwickelt und es wäre höchst erwünscht, wenn eine gleiche directe Verbindung auch mit Triest angeknüpft werden könnte.

Durch ein Zusammenwirken der Wollfabrikanten Oesterreich-Ungarns, vielleicht unter Betheligung der Fabrikanten von Mittel- und Norddeutschland, würde es nicht schwierig sein, einige Schiffsloadungen Wolle versuchsweise von hier entweder durch den Suezcanal oder auch um das Cap der guten Hoffnung direct nach Triest zu leiten.

Dieser Weg würde eine grosse Ersparniss an Transportkosten, Zeit- und Zinsenverlust erzielen lassen, und die in London anlaufenden namhaften Kosten für das Landen, Verkaufen und Wiederverschiffen würden gänzlich entfallen.

Die günstige Lage Triest's eignet sich vorzüglich zu einem Stapelplatze für die Rohproducte Australiens, welche von dort eine leichtere Verbreitung über den Continent als von London aus finden würden.

Der nmittelbare Ankauf des nöthigen Rohmaterials auf hiesigen Märkten und der damit verbundene geringere Preis desselben würde den Industriellen Oesterreich-Ungarns die Concenrennz mit den englischen Fabrikanten sehr erleichtern und wahrscheinlich zu einem bedeutenden Export des österreichisch-ungarischen Fabrikats von Triest aus nach Australien und dem ganzen Osten führen.

Der Werth der aus Melbourne, der Hauptstadt der Colonie, exportirten Wolle belief sich in den Jahren: 1870 auf 3,205.106 Pfd. Stlg., 1871 auf 4,702.164 Pfd. Stlg., 1872 auf 4,651.665 Pfd. Stlg. Im Jahre 1872 betrug das Gewicht der exportirten Wolle 58,648.977 Pfd. engl.

Ausser Wolle bildet Gold einen Haupt-Ausfuhrartikel, und der Exportwerth dieses Metalles (Product dieser Colonie) bezifferte sich in: 1870 mit 4,891.781 Pfd. Sterling, 1871 mit 5,423.687 Pfd. Stlg., 1872 mit 5,312.625 Pfd. Stlg.

Bei der Production dieser Mengen Goldes waren in den Goldminen beschäftigt, u. zw. in: 1870 59.247, 1871 58.279, 1872 54.659 Personen. Der jährliche Erwerb dieser Leute belief sich pr. Mann auf 82 L. 11 s. 3 d., 93 L. 1 s. 3 d. und resp. 97 L. 3 s. 11 d.

Die meisten Bergarbeiter sind übrigens jetzt in den Minen grosser Compagnien beschäftigt und verdienen 2 L. 5 d. bis 3 L. wöchentlichen Arbeitslohn für 8 Stunden täglich oder 48 Stunden pr. Woche, was ungefähr 1 Schilling Sterling pr. Stunde ausmacht.

Eine Localmünze, Filiale der englischen Münze in London, ist hier im Jahre 1872 in Betrieb getreten. Das hier geprägte Gold wird vielfach nach dem Süden und Osten Asiens verschifft.

Das Gold in Barren wird fast ausschliesslich direct nach London gesandt. Auch von diesem Producte sollte ein grosser Theil seinen Weg von Alexandrien aus direct mit den Dampfern des österreichisch-ungarischen Lloyd nach Triest finden, zur Vertheilung über Mittel-Europa, während diese Vertheilung jetzt noch immer von London aus geschieht, wodurch höhere Kosten für Fracht und Assecuranz entstehen.

Seit einigen Jahren hat sich hier eine neue Industrie entwickelt, die Präservirung von frischem Fleische in Büchsen aus Eisenblech. Der Export, der aus Schaf- und Rindfleisch besteht, erreichte im Jahre 1872 ein Gesamtgewicht von 11 Mill. Pfd. zum Werthe von 257,855 Pfd. Stlg., ebenfalls zumeist nach London. Es nehmen aber auch Java und Ostindien und die hier verkehrenden Schiffe bedeutende Quantitäten dieses präservirten Fleisches ab.

Mit dem Preise der Wolle hat sich jedoch auch derjenige der Schafe gesteigert, und dies hat die Fabriken genöthigt, ihre Operationen einzuschränken. Es wird übrigens wohl jederzeit eine grosse Quantität präservirten Fleisches bester Sorte hier für den Export producirt werden.

Der gesammte Ein- und Ausfuhrhandel der Colonie Victoria beziffert sich für die letzten 3 Jahre wie folgt:

	Einfuhr	Ausfuhr
1870 . . .	12,485.758 L.	12,470.014 L.
1871 . . .	12,348.895 "	14,557.820 "
1872 . . .	13,689.629 "	13,871.194 "

Die Bevölkerung der Colonie war in diesen Jahren ungefähr 750.000 Seelen, eine höchst geringe Anzahl in Verhältniss zu den obigen Werthziffern.

Aus der Reihe der hauptsächlichlichen Einfuhrartikel in 1872 dürften die folgenden als solche hervorgehoben werden, an deren Import in diese Colonie sich die Industrie und der Handel Oesterreich-Ungarns wesentlich beteiligen könnten und sollten: Fertige Kleider, Anzüge etc. 289.000 Pfd. Stlg., Schuhe, Stiefel 1.000 Pfd. Stlg., Bürsten 21.000 Pfd. Stlg., Stearinkerzen 76.000 Pfd. Stlg., Holzwaaren 636.000 Pfd. Sterling, getrocknete Früchte, wie: Rosinen, Korinthen, etc., 59.000 Pfd. Stlg., Möbel 25.000 Pfd. Stlg., Fensterglas und Glaswaaren 1.000 Pfd. Stlg., Hopfen 72.000 Pfd. Stlg., Strumpfwaaren 109.000 Pfd. Stlg., musikalische Instrumente 40.000 Pfd. Stlg., Goldwaaren und Juwelen 50.000 Pfd. Stlg., Olivenöl 23.000 Pfd. Sterling, Leinöl 20.000 Pfd. Stlg., Papier 137.000 Pfd. Stlg., Salz 34.000 Pfd. Stlg., Seidenwaaren 246.000 Pfd. Stlg., Cigarren 57.000 Pfd. Stlg., Spielwaaren 10.000 Pfd. Sterling, Uhren 20.000 Pfd. Stlg. Unter den obigen Artikeln befinden sich viele, in denen die österreichisch-ungarische Industrie mit der englischen erfolgreich concurren kann, und für den Export einiger bedeutenderen Posten, wie z. B. böhmische Glaswaaren, Wiener Schuhe und Stiefel, Korinthen, Rosinen u. s. w. (von Zante, Patras und Smyrna) bietet Triest wieder die beste und billigste Gelegenheit.

Die Postverbindung dieser Colonie vermittelt die englische Peninsular and Oriental Steamship Company. Deren Dampfer gehen alle 4 Wochen von Ceylon nach Melbourne (von wo die Zweigposten nach den Nachbarcolonien abgefertigt werden) und zurück;

in Ceylon treten die australischen Postdampfer mit den englischen Linien nach dem Osten in Verbindung.

Im Jahre 1872 wurde die telegraphische Verbindung Australiens mit Europa und Asien vollendet und Nachrichten aus Europa laugen jetzt täglich in einem Zeitraume von ungefähr 3—12 Stunden hier ein.

In der Schifffahrt von und nach Melbourne ist die österreichisch-ungarische Flagge bis jetzt nicht vertreten gewesen. Die meisten hier verkehrenden Fahrzeuge sind englischer Nationalität; doch frequentiren diesen Hafen auch viele französische, dänische, deutsche und amerikanische Schiffe. Es werden im Durchschnitte ca. 600.000 Tons englische und ca. 48.000 Tons Schiffe anderer Nationen jährlich ein- und ausklarirt.

Melbourne besitzt viele grosse Banken, theils Filialen englischer Institute, theils Localgesellschaften. Sämmtliche Banken fördern durch ihre ausschliessliche Verbindung mit London vorzugsweise den Umsatz zwischen der englischen Metropole und Melbourne, mit Anschluss und zum Nachtheil der übrigen Handelsplätze Europa's.

Der Discontosatz variirt gewöhnlich von 5—8 pCt. Die Staatsobligationen der Colonie Victoria, die mit 5 pCt. verzinslich sind und einen Werth von 100 Pfd. Stlg. haben, besitzen einen Durchschnittscours von 106—109 L. *).

*) Die österreichischen Handels- und Gewerbekammern wurden seitens des k. k. Handelsministerium's auf den Inhalt dieses Berichtes aufmerksam gemacht. Anm. d. Red.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den bei dem k. und k. Generalconsulate in Bukarest verwendeten, mit dem Titel und Rang eines Consuls bekleideten Viceconsul Ernst Freiherrn v. Haan zum Consul auf seinem bisherigen Posten allergnädigt zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 2. October 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den k. und k. Consul Baron Eugen Cantoni in Mailand zum unbesoldeten Generalconsul und Leiter des k. und k. Consuls in gedachter Stadt mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigt zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 9. October 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigt zu gestatten geruht, dass die k. und k. Consuln Riehard Franceschi den Osmanli-Orden vierter Classe und Ernst Freiherr v. Haan den persischen Sonnen- und Löwenorden dritter Classe annehmen und tragen dürfen.

(Allerhöchste Entschliessung vom 10. October 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Uebertragung der provisorischen Leitung des k. und k. Generalconsulats in Lissabon an den mit dem Titel und Charakter eines Generalconsuls bekleideten Consul in Corfu Georg v. Martyrt, unter gleichzeitiger Berufung des bei dem k. und k. Consulate in letztgedachter Stadt verwendeten Consuls Eugen v. Csörgö, zur Leitung dieses Amtes, allergnädigt zu genehmen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 30. October 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchst unterzeichnetem Diplom dem k. und k. Generalconsul in Odessa Dr. Karl Princig als Ritter des Ordens der eisernen Krone dritter Classe in Gemässheit der Ordensstatuten den Ritterstand mit dem Prädicate „Herwalt“ allergnädigt zu verleihen geruht.

— Der k. und k. Generalconsul Dr. Ferdinand Krapp Ritter v. Liverhof in Liverpool hat einen dreimonatlichen Urlaub angetreten und für die Dauer desselben dem dortigen Honorarkanzler Hermann Koch die Leitung der Amtsgeschäfte übergeben.

— Der k. und k. Generalconsul Alfons Ritter v. Questiaux in Trapezunt hat aus Gesundheitsrücksichten einen Urlaub angetreten und die Leitung der dortigen Amtsgeschäfte dem k. und k. Consular-Eleven Victor Freiherrn v. Schweiger-Dürnstein übergeben.

— Der k. und k. Legationsrath und Generalconsul Friedrich v. Pillat in Venedig, dann der k. und k. Generalconsul Dr. Karl Princig Ritter v. Herwalt in Odessa haben nach der Rückkehr vom Urlaube ihre Amtsgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Honorarconsul Ignaz Fürth in Panama, welcher sich für 6 Monate auf Urlaub begab, wird während seiner Abwesenheit durch den dortigen k. deutschen Consul Hermann Leman im Amte vertreten.

Die Leipziger Michaelismesse 1873.

Leipzig, 28. October 1873. Die diesmalige Leipziger Michaelismesse wurde unter ungünstigen Verhältnissen eröffnet. Seit Anfang des Jahrs war die Handelsconjunctur ohnehin eine flauere und im Allgemeinen eine rückgängige. Nur wenige Produkte und fabricirte Waaren machten davon eine Ausnahme.

Die von Wien ausgegangene Deroute der deutschen Börsen war noch fern von ihrem Abschlusse; dazu kam dann im Beginne der Messe die Nachricht von den grossen Fallimenten in Newyork und als eine der nächsten Folgen hievon die Vertheuerung des Geldes, welches in der Discontoerhöhung ihren Ausdruck fand.

Die Krisis in Newyork hatte auch für den hiesigen Platz den Nachtheil, dass von einem der insolvent gewordenen Bankhäuser ausgestellte Creditbriefe, mit welchen zur Messe anwesende transatlantische Fremde versehen waren, nicht honorirt wurden.

Baumwollene Waaren erhielten durch die Newyorker Ereignisse, von welchen man einen Druck auf den Werth der Baumwolle erwarten zu müssen glaubte, und durch die gleichzeitigen flauen Berichte aus Manchester von vornherein eine unglünstige Position.

Wie regelmässig in allen hiesigen Messen, begann auch diesmal der Grossehandel in fabricirtem Leder, welcher Artikel die bisherige bevorzugte Stellung fortwährend behauptet, am ersten Tage.

Die Zufuhr hierin wurde etwas unter der gewöhnlichen Menge einer Michaelismesse geschätzt. An guter, namentlich gut getrockener Waare ist sie gewiss kleiner als sonst gewesen, zumal sich davon einzelne Käufer noch vor Eröffnung der Ledermesse mehrere Posten zu sichern gewusst hatten. Was hievon noch am Markte war, ging rasch in die andere Hand und ist überhaupt der Umsatz in Leder binnen 3 Tagen vollständig beendet gewesen.

Als bezahlte Preise für Partien wurden angegeben: Malmedyer, Luxemburger und rheinische Sohlenleder erster Qualität 67—69 Thlr., geringere Gattungen 60—66 Thlr., Eschweger in starker guter Waare 60—62 Thlr., von schwächerer und geringerer Qualität 52—58 Thlr., starkes Zahmleder bester Gerbung 60—62 Thlr., in schwächerer Waare je nach Qualität 56—58 Thlr., Alles pr. Centner.

Von Vacheleder in guter Gerbung ist nicht viel zugeführt gewesen, und wurde dafür 64—67 Thlr. bezahlt; mehr Auswahl war in geringeren Qualitäten, die zu 56—60 Thlr. abgelassen wurden.

Eine nicht zu unterschätzende Concurrenz macht dem deutschen Sohlleder das aus Nordamerika in zunehmender Menge importirte Hamlockleder, dessen gute Gerbung und verhältnissmässige Billigkeit seine fortschreitende Verwendung rechtfertigt.

Für Rindleder (Oberleder) sind 18—24 Ngr., für feinste Waare und Niederländer 26—28 Ngr. angelegt worden.

Von Kipsleder war viel am Markte und wurde für gute Waare 25—26 Ngr., für geringere Sorten je nach der Beschaffenheit 13—19 Ngr. bezahlt.

Braune Kalbfelle galten $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Thlr. und in hervorragender feiner Gerbung bis 1 Thlr. 20 Ngr.

Der Preis für Geschirrlleder (schwarzes) war 17—20 Ngr., für dergleichen helles 20—30 Ngr., für alauagares Rindleder 12—16 Ngr. das Pfund.

Lohgare Rossleder waren mässig vertreten, und sind in vorzüglicher Qualität zu 90 Thlr. und höher abgegeben worden.

Lohgare Schaffleder behaupteten bei reichlicher Zufuhr die Ostermesspreise, alauagare sind noch um 3—5 Thlr. pr. Hundert theurer als bei der jüngsten Ostermesse verkauft worden.

Von Kidleder war Einiges am Platze; die Hauptkäufer dieses Artikels, der grösstentheils im Wege der Bestellung nach dem Auslande geht, besuchen jedoch nur selten die Ledermesse weshalb derselbe nur wenig Beachtung fand.

Nach dem raschen Verlaufe der Ledermesse liess sich auch für das Geschäft in rohen Häuten und Fellen zur Lederbereitung ein flotter Verkehr erwarten, welcher auch Anfangs stattfand. In Folge der Discontoerhöhung trat jedoch eine Panse ein, die Käufer wurden zurückhaltend und erst nach einigen Tagen erholten sich die Preise wieder von dem erlittenen Drucke.

Für Kuh- und Ochsenhäute, Primawaare, stellten sich die Preise pr. Centner auf 42—43 Thlr., geringere Sorten auf 36—38 Thlr.; deutsche Kalbfelle pr. Pfund 23 Ngr. und vorzügliche Qualität 24—24½ Ngr.; von russischen fehlten noch theilweise die Hauptzufuhren und waren dieselben wenig angeboten. Kleine Posten mit Köpfen wurden zu 21—21½ Ngr., ohne Köpfe mit 24—24½ Ngr. gehandelt.

Rosshäute behaupteten die zeitherige bevorzugte Stellung. Prima deutsche Waare galt pr. Decher 73—75 Thlr., ungarische und russische je nach Qualität und Grösse 42—48 Thlr., galizische 52—55 Thlr.

Schaffelle wurden gut und rasch verkauft; Lammfelle und Schmaschen fanden dagegen sowohl von Seiten der Gerber, wie von Seiten der Kürschner nur geringe Beachtung.

Die Zufuhr von überseeischen Häuten war diesmal hinter der gewohnten zurückgelieben, daher dieser Artikel bei der bestehenden Nachfrage gut abging. Nur bei den leichteren und geringeren Sorten von Wildhäuten mussten einige Concessionen gemacht werden.

Die Preise waren: Riogrande-Ochsen 23½—24½ Thlr., Kühe 24—25 Thlr., trockene Riogrande 40—42 Thlr., Angostura und Puerto-Cabello 37—39 Thlr., Barracas 34½—35½ Thlr., gesalzene Montevideo 25—25½ Thlr., Uruguay 25—26 Thlr.

Kipse, die nicht reichlich am Markte vorhanden waren, zogen im Preise an und stellten sich Prima auf 40—44 Thlr., Secunda auf 36—40 Thlr., Tertia auf 32—35 Thlr., Quarta auf 26—30 Thlr.

Für den Handel in rohen Häuten und Fellen ist übrigens auch ausser den Messen in Leipzig ein regelmässiges Platzgeschäft, welches sich fortwährend erweitert. Die zollamtlich constatirten Zufuhren allein (jene aus dem freien Verkehre entziehen sich bekanntlich einer Controle) haben im Jahre 1869: 14.840 Ctr., in 1871 49.424 Ctr. und in 1872 60.540 Ctr. betragen.

Von Hasenfellen sind bisher nur Landhasen und diese mit Verlust aus dem Markte genommen worden; in russischen wurde nichts umgesetzt und fehlen von diesen noch theilweise die frischen Zufuhren.

In Tuchen und den zum Tuchmarkte gehörenden vielumigen Artikeln, wie Buckskins, Ratinés, Croisés, Satins, Presidents (Doubles) etc., verlief die Messe sehr mittelmässig.

Abgesehen davon, dass der Haupttheil des Wintergeschäfts jetzt im Wege der Reisenden und der Bestellung von Productionsorten aus vor der Messe gemacht wird, bleiben unter günstigen Verhältnissen noch ansehnliche Umsätze für den Grosshandel der Messen übrig.

Allein zu der ungünstigen Geschäftconjunctur im Allgemeinen gesellten sich diesmal noch andere, den Tuchmarkte insbesondere betreffende Umstände.

Dahin gehört die bei Eröffnung der Messe hier eingelangte Nachricht von den in den Vereinigten Staaten von Nordamerika ausgebrochenen sehr bedeutenden Zahlungseinstellungen, was die Folge hatte, dass die Amerikaner ganz vom Tuchmarkte wegblieben und die seit längerer Zeit schon sehr gedrückte Lage des Exports von Tuchwaren nach anderen überseeischen Märkten und dem Orient fühlbar wurde.

Die nicht in gewohnter Anzahl auf der Messe vertretenen Grossisten aus Holland und den Hansestädten beschränkten daher ihre Thätigkeit.

Dasselbe galt von denen aus der Schweiz, Italien und Süddeutschland.

Obleich die Gesamtzufuhren etwas hinter jenen anderer Jahre zurückgeblieben waren, machte sich das doch nur bei conrauten, solid gearbeiteten Artikeln schöner Muster- und Modewaaren bemerkbar, wie Grossenhain, Leisnig, Werdau, dann Grünroda, Langensalza und auch Crimmitschau sie produciren.

In diesen Gattungen wurde viel verkauft, manches Lager geräumt und gute, selbst erhöhte Preise erzielt. Da die Vorräthe nicht gross waren, so sind überdies auch Aufträge für Lieferungen ertheilt worden.

Dagegen hatten aber die grossen Lager schwarzer Tuche aus Finsterwalde, von $\frac{3}{4}$ -Tuchen aus Sagan und Sommerfeld, von Buckskins aus Brandenburg, ebenso wie die hauptsächlich Tuche fabricirenden Orte Kirchberg, Langenfeld, Döbeln, Bischofwerda, Burg, Guben, Grünberg, Wittenberg u. a. auch $\frac{3}{4}$ -Tuche und Zephyrs erzeugenden Orte unter der Conjunctur zu leiden. Partieverkäufe waren hier nur unter Zugeständnissen zu bewirken.

In wollenen Flanellen, Moltons und wollenen Strmpfwaaren wurde nicht ganz der saisonmässige Umsatz gemacht. Wollene Fantasticartikel, wie früher Apolda sie vorzugsweise lieferte und deren leichte Gattungen jetzt aus geeignet vorgerichteten Streichgarnen fabricirt werden, liefert seit einiger Zeit auch Berlin und macht Apolda starke Concurrrenz.

Für Chemnitzer wollene Möbelstoffe, von denen mässige Vorräthe am Platze waren, fanden sich bereits Abnehmer und erhalten dieselben durchgängig den Vorzug vor den immer weniger producirten halbwillenen.

Ein befriedigendes Geschäft ist mit wollenen Umschlagtüchern, wie sächsische und preussische Fabriken, besonders Berlin, sie in reicher Auswahl der Muster und Grössen liefern, gemacht worden.

Die im Stoffe vorzüglichen Wiener Tücher blieben wie seit Jahren wegen ihrer nicht glücklichen Wahl der Muster vernachlässigt.

Schottische Muster in neuen Zusammenstellungen erhielten viel Beifall. Dieser Artikel ist auch für den Export beachtet.

In Stoffen zu wollenen Damenkleidern erhält sich die Bevorzugung der farbigen Stoffe (Gera, Greiz, Meerane etc.). Aber auch gemischte Waare, auf überseeischen Märkten als sächsische Kleiderstoffe bekannt, schöne Mustersachen, Jacquards mit Mohair oder Seide (Moirémuster von Seide eingewebt), in Meerane, Glauchau etc. fabricirt, fanden vielen Beifall.

Baumwollene Waaren, soweit nicht schwere Futterzeuge, Barchente, Shirting, Piqués und dergleichen in Frage kommen, spielen in der Herbstmesse keine wesentliche Rolle.

Die für baumwollene Rock- und Hosenstoffe geforderten Preise wurden meist zu hoch gefunden, weil man, wie schon erwähnt, von der finanziellen Krisis in Nordamerika auch einen Druck auf die Baumwollpreise erwartet. Der Artikel wird zu Michaelis überhaupt mehr auf Speculation gekauft; seine Saison beginnt erst mit Neujahr.

Voigtländische Weisswaaren werden nicht mehr im früheren Umfange auf den Messen abgesetzt und viele grosse Häuser dieser Branche kommen nur noch mit Mustern hieher. Das diesmalige Geschäft wurde nicht gerade gerühmt; nur Spitzenartikel waren wie seit längerer Zeit bevorzugt.

Baumwollene und andere Garne sind ebenfalls Gegenstand des Messhandels geworden.

Es findet dafür bei jeder Leipziger Messe in der hiesigen Börsenhalle eine 5 bis 6 Wochen dauernde „Garnbörse“ statt. Die Spinnerereien aus dem Zollvereine, nament-

lich süddeutsche, sowie aus dem Rheinlande und Elsass, dann auch österreichisch-ungarische, belgische, englische und französische Etablissements sind dort vertreten.

Die Baumwollspinnerei des Zollvereins ist bekanntlich in stetigem Aufschwunge begriffen. Die Garnproduction derselben, welche von 1836—1840 durchschnittlich nur 110.000 Ctr. betragen hatte, wurde für das Jahr 1871 auf 1,870.000 Ctr. berechnet.

In entsprechender Weise ist denn auch der vereinsländische Bedarf an Baumwollgarnen mehr und mehr von den inländischen Spinnereien gedeckt worden, so dass, wenn im Durchschnitte der Jahre 1836—1840 die vereinsländischen Spinnereien nur 29·3 pCt. und das Ausland noch 70·7 pCt. jenes Bedarfes lieferte, in 1866—1870 die inländischen Spinner 79·7 pCt. und das Ausland nur noch 20·3 pCt. deckten.

Die Garnbörse eröffnete unter dem Drucke der Conjectur, speciell der amerikanischen Nachrichten, ohne Anregung und behielt auch ihre reservirte Haltung, nachdem in den folgenden Tagen einzelne Abschlüsse zu Stande gekommen waren. Chemnitzer Mules Nr. 12—20 in Mittelqualität zu 100—103 Pfennigen, 20er zu 105—110, sowie 30er in 115—120 Pfennigen wurden wenig beachtet.

Gute Schweizergarne waren zu vollen Preisen gesocht und die Spinner befinden sich meist noch für Monate unter Contract. Gleiches war auch der Fall mit Elsässer guten Mako-Gespinnsten (Smyrnaer Wolle).

Englische Garne gingen wenig um; 40er Medio schwerer Qualität war zu $14\frac{1}{8}$ d. zu lassen, 40er Doubles zu $14\frac{1}{8}$ —15, 60er Doubles zu 17 — $18\frac{1}{8}$.

Für Flachgarne wollten die Käufer die gestellten Forderungen nicht anlegen. Englische Baumwollgarne sind nachträglich noch ca. 75 Ballen zu Verlust bringenden Preisen meist an Händler verkauft worden.

Für Seidenwaaren, Sammete und Bänder wird das Wintergeschäft schon vor der Michaelismesse durch die Reisenden gemacht. Der Messumsatz bildet daher nur eine Nachlese, die aber diesmal hinter der gewohnten Verkehrsbewegung zurückgeblieben ist. Von Sammeten waren nur Modifarben, die sog. Moosfarben, gefragt. Bänder scheinen wieder etwas mehr Verwendung beim Kopputz finden zu sollen; Schärpenbänder bleiben noch beliebt.

Das Geschäft in kurzen Waaren ist diesmal nach einigen Seiten hin recht befriedigend gewesen. Französische Kurzwaaren, Offenbacher Artikel, Schwäbisch-Gmündener waren beliebt, auch Wiener sehr beachtet, nur wurde hier geklagt, dass die grossen Aufträge fehlten. Böhmisches Glasquincaille befand sich in derselben Lage.

In Luxusuhren, Pariser Pendulen, hat ein dem Artikel angemessener guter Absatz stattgefunden, der allerdings auf dem Lager einer hiesigen Firma (Etzold & Pappitz) in einer Auswahl anzutreffen ist, wie der Zollverein sie kaum anderswo aufweisen kann.

Die sog. Regulatoren sind fortwährend courant. Für Taschenuhren war viel Frage, doch fand man die Auswahl nicht so vollständig wie sonst, was in den schweizerischen Arbeitsverhältnissen seinen Grund haben soll. Leipzig ist übrigens das ganze Jahr ein Hauptvermittler des schweizerischen Handels mit Taschenuhren und Uhrenbestandtheilen.

Böhmische Glaswaaren haben eine wenig befriedigende Messe gemacht, weil die Käufer für den Export sich diesmal überaus zurückhaltend zeigten. Auch die Zollvereinskundschaft soll nicht die sonst gewöhnliche Thätigkeit gezeigt haben.

Für Rohwaaren ist bekanntlich die Ostermesse stets der Hauptmarkt und glaubte man diesmal umso weniger auf günstige Ergebnisse rechnen zu dürfen, als Händler, Fabrikanten und Kürschner ihren Bedarf vollständig hatten decken können; ausserdem machten sich auch die Folgen des vorigen milden Winters noch nachträglich in diesem Geschäftszweige bemerkbar.

Der Umsatz ist jedoch insofern ein befriedigender gewesen, als die deutsche Kundschaft noch schöne Waare auswählte, Oesterreich-Ungarn, wenn auch mässig,

kaufte, Galizien und die Donaufürstenthümer ihren gewohnten Bedarfsartikel entnahmen und Russland sich ebenfalls an dem Verkehr betheiligte.

Die Preise haben je nach den Artikeln eine Ermäßigung von 10 bis 25 und 30 pCt. erfahren. Dieser Messhandel pflegt sich bis Ende October auszudehnen.

Von Landwaare haben sich besonders Steinmarder in guter Frage erhalten; von Fischen wurden einige grössere Partien um 15—16 Thlr. billiger an Speculanten nach Russland verkauft.

Für Hasenfelle liess sich die Messe, wie bereits erwähnt, nachtheilig an und erst in der letzten Woche gestaltete sich der Markt in diesem Artikel etwas besser und ist namentlich von dem inzwischen aus Russland eingelangten Quantum russischer Hasen, darunter allein ca. 1000 Ballen weisse, ziemlich viel aus dem Markte genommen worden. Die erzielten Preise werden mehr oder minder als Mittelpreise bezeichnet.

Borsten waren ziemlich reichlich am Platze vertreten und die Stimmung für den Artikel flau. Erst nachdem die Inhaber ihre Forderungen um 6—8 pCt. gegen vorige Ostermesspreise reducirt, haben darin nicht unbeträchtliche Umsätze stattgefunden.

In Bettfedern liessen es die geforderten hohen Preise zu dem sonst gewöhnlichen raschen Verkaufe in dieser Messe nicht kommen, der Handel in diesem Artikel blieb demnach schwierig und schleppend. Nichtsdestowenig haben sich die Preise fest behauptet.

Am Geldmarkte zeigen sich noch andauernd die nachtheiligen Wirkungen der grossen Börsenkrisen und die sehr bedeutenden Zahlungseinstellungen als deren Folgen, von welchen neuestens auch die namhaftesten Firmen und Bankinstitute in den Vereinigten Staaten von Nordamerika heimgesucht worden sind.

Der hiesige Platz, welcher insbesondere von der Berliner Börse beeinflusst wird, ist bisher trotz der jüngsten gewaltigen Störungen daselbst von nennenswerthen Fallimenten und andern derlei Vorfällen verschont geblieben.

Der Cours der österreichischen Bank- und Staatsnoten, welcher sich zu Anfang dieses Jahrs auf 92—92½ Thlr. für 150 fl. ö. W. behauptet hatte, ist gegenwärtig ähulich wie bei der jüngsten Ostermesse auf 88½—89 zurückgegangen.

Oesterreichische und ungarische Silbergulden werden jetzt im hiesigen Courszettel im Durchschnitte mit 95⅞ Thlr. für 150 fl. ö. W. und Viertelguldenstücke mit 95½ bis 96¼ Thlr. notirt.

Was die Frequenz während der diesmaligen Michaelismesse betrifft, so sind nach amtlichen Angaben 24.998 Fremde, mithin um 348 mehr als in der vorjährigen Michaelismesse und um 1981 mehr als in der diesjährigen Ostermesse, beim Fremdenbureau des Polizeiamtes angemeldet worden.

Ausserdem war der Besuch der Messe bei der andauernd günstigen Witterung besonders an Sonntagen ein so zahlreicher, dass die gewöhnlichen und Extrazüge der hier einmündenden Eisenbahnen den Personenverkehr kaum zu bewältigen vermochten, was namentlich dem Kleinhandel sehr zugute gekommen ist.

Schliesslich scheint es noch erwähnenswerth, dass sich auch während dieser Messe der öffentliche Mahrnf wieder erneuert hat, man möge, wenn sich Leipzig noch ferner als der bedeutendste Sammelplatz in Deutschland für Fabrikanten und Kaufleute behaupten soll, den Anforderungen der Gegenwart Rechnung tragen und daher Einrichtungen abschaffen, die sich längst überlebt haben. Zu solchen verbrauchten, den Verkehr störenden Einrichtungen werden namentlich die von beweglichen Tagen abhängigen „Messtermine“ gezählt.

In Erwägung der durch letztere herbeigeführten Nachtheile, welche darin bestehen, dass die betreffenden Messen einmal zu früh und ein andersmal viel zu spät

für die Deckung des jedesmaligen Saisonbedarfs fallen, wurde unter Anderm der Vorschlag gemacht, dass die hiesige Ostermesse in Zukunft am 1. April und die Michaelismesse am 1. September jedes Jahrs ihren Anfang zu nehmen hätte.

Industrie- und Handelsverhältnisse von Grossbritannien im Jahre 1872.

London. Auch im Jahre 1872 hat sich in allen Haupt-Ausfuhrartikeln dieses Landes ein bedeutender Zuwachs gezeigt; dabei darf aber nicht übersehen werden, dass der letztjährige Austauschverkehr Grossbritanniens im Werthe von 6000 Mill. Gulden (somit um resp. 500 und 1000 Mill. Gulden mehr als in 1871 und 1870) in den officiellen Tabellen des britischen Handelsamtes nur die Werthziffer repräsentirt, daher der grössere Theil nicht der stärkeren Quantität, sondern der enormen Vertheuerung aller Rohstoffe und deren Erzeugnisse zuzuschreiben ist.

Die meisten Manufacturartikel haben sich durch die Strikes, besonders der Kohlenarbeiter, vertheuert, und in England, wo der Dampf die ausschliesslich bewegende Kraft der Industrie ist, muss das Steigen der Kohlenpreise um 40, ja 50 pCt. als ein böses Omen für die zukünftige Stellung des ersten Industriestaates der Welt angesehen werden.

Geht man auf die Haupt-Einfuhrartikel des Jahrs 1872 über, so erscheint zunächst Baumwolle mit 536,174.570 fl. angeführt. An diese schliesst sich: Weizen mit 260,468.760 fl., Mais mit 86,963.620 fl., Reis mit 34,737.880 fl., Kartoffeln mit 16,542.400 fl., Schlachtvieh mit 1,645.390 fl., Zucker mit 181,400.570 fl., Thee mit 129,820.660 fl., Kaffee mit 52,947.040 fl. und Wein mit 77,217.270 fl.

Der Gesamtwert der eingeführten Lebensmittel beträgt nicht weniger als 945 Mill. Gulden, wozu noch der bedeutende Import von Käse, Butter, Eiern, Geflügel, Gewürzen, Rauchfleisch, Gemüsen und Früchten zu rechnen ist.

Die Zolleinnahmen erhöhten sich trotz der Herabsetzung des Kaffeezolles um 515.000 Pfd. Stlg., ihr Gesamtertragniss betrug nahezu 21 Millionen Pfd. Stlg. Bedeutend war auch der Zuwachs der Accise, welche um 2 Mill. Pfd. Stlg. mehr als im Vorjahre ergab.

Von der Einkommensteuer steht ungefähr ein Ausfall von 3 Millionen zu erwarten, nachdem sie von 6 auf 4 Pence herabgesetzt wurde. Trotzdem wird sie gegen 7 Millionen ausmachen. Man sieht, dass die Steuerertragnisse Grossbritanniens Angesichts aller Ermässigungen noch immer im Zunehmen begriffen sind.

In der folgenden Uebersicht sind die Hauptartikel der Einfuhr während der letztverflossenen 2 Jahre zusammengestellt:

		1872	1871
Alkali	Ctr.	88.921	101.500
Borsten	Pfd.	3,060.005	2,902.341
Baumwolle aus:			
Vereinigten Staaten	Ctr.	5,618.717	9,317.368
Brasilien	"	1,004.559	773.605
Türkei	"	53.579	23.009
Aegypten	"	1,575.476	1,517.178
Britisch-Indien	"	3,983.193	3,818.630
anderen Ländern	"	405.535	394.009
Baumwollmanufacte	fl.	14,902.220	14,432.380

		1872	1871
Cacao	Pfd.	15,176.122	17,419.742
Chemikalien	fl.	9,457.850	8,534.880
Elephantenzähne	Ctr.	11.348	12.548
Kartoffeln	"	6,029.908	852.125
Cochenille	"	38.160	54.542
Indigo	"	87.151	135.901
Färberöthe (Madder)	"	240.011	241.231
Garancine	"	43.263	27.808
Terra Japonica	Tonnen	21.376	25.175
Scharlachroth (Cutch)	"	5.614	5.532
Valonea	"	32.612	27.706
Flachs aus:			
Russland	Ctr.	1,326.665	1,727.557
Deutschland	"	193.125	244.449
Holland	"	133.499	182.142
Belgien	"	317.187	338.458
anderen Ländern	"	46.865	106.309
Fische	"	407.253	404.205
Citronen und Pomeranzen	Bushel	2,393.314	2,402.402
Korinthen	Ctr.	1,146.090	1,068.887
Rosinen	"	612.706	420.922
Glas: Fenstertafeln	"	427.363	421.613
Platten	"	42.230	38.919
Geschliffenes, gefärbtes	"	61.829	66.833
Andere Gattungen	"	161.190	105.598
Weizen	"	41,990.228	39,407.646
Gerste	"	15,078.140	9,589.059
Hafer	"	11,567.058	11,007.106
Erbsen	"	1,290.076	1,021.950
Bohnen	"	2,937.514	2,975.651
Mais	"	24,563.334	16,832.499
Weizenmehl	"	4,369.059	3,984.638
Indisches Korummehl	"	5.384	7.881
Zimmt	Pfd.	1,082.134	1,574.946
Ingwer	"	31.004	32.497
Pfeffer	"	27,421.988	23,589.962
Guano	Tonnen	117.089	178.678
Gummi	Ctr.	118.382	135.403
Guttapercha	"	44.287	25.966
Hanf aus:			
Russland	"	465.884	316.955
Italien	"	202.892	.
Oesterreich-Ungarn	"	14.548	25.512
Britisch-Indien	"	58.486	56.576
Philippinen	"	151.068	199.707
anderen Ländern	"	210.720	124.202
Jute	"	4,052.006	3,454.386
Häute: trockene	"	815.542	599.922
nasse	"	626.064	678.432
zubereitete	Pfd.	27,558.108	17,934.421
Hopfen	Ctr.	137.484	220.409

		1872	1871
Feine baumwollene Hadern	Tonnen	22.309	26.757
Eparto	"	104.588	143.313
Kolophonium	Ctr.	911.679	744.906
Hefe, getrocknete	"	140.191	133.740
Bretter, Balken	Loads	3,087.349	2,848.501
Fassdauben	"	66.102	88.119
Anderes Holz	"	1,782.633	1,648.635
Mahagony	Tonnen	33.291	29.256
Kaffee	Pfd.	167,073.867	192,602.132
Kautschuk	Ctr.	157.148	161.586
Stiefel und Schuhe	Paar	552.696	532.572
Handschuhe	"	12,626.196	13,377.036
Kupfererze aus:			
Spanien	Tonnen	7.255	7.866
Chili	"	1.408	3.200
Australien	"	1.254	6.455
anderen Ländern	"	34.104	30.694
Kupfer-Regulus aus:			
Chili	"	23.977	26.874
anderen Ländern	"	5.353	3.602
Verarbeitetes und unverarbeitetes Kupfer aus:			
Chili	"	27.371	20.564
Australien	"	11.638	7.289
anderen Ländern	"	8.477	3.972
Eisen, in Barren	"	82.888	74.538
Stahl: verarbeiteter	"	782.944	446.040
unverarbeiteter	"	7.557	7.569
Zink	"	14.874	20.968
verarbeitetes	Ctr.	248.348	175.864
Zinn	"	166.855	170.660
Rindfleisch (gesalzenes)	"	193.215	279.179
Schinken	"	155.353	65.114
Speck, Schweinefleisch (Bacon)	"	1,841.392	1,017.907
Butter	"	1,138.435	1,337.808
Käse	"	1,060.130	1,219.056
Eier	Stück	465,067.600	335,110.600
Schweinfett (Lard)	Ctr.	578.676	477.147
Soda	"	1,592.346	144.341
Petroleum aus:			
Vereinigten Staaten	Fässer	25.300	35.808
Britisch-Amerika			
Britisch-Indien			
anderen Ländern			
Thran, Spermacet	"	18.486	24.963
Palmöl	Ctr.	995.006	1,031.635
Cocosnussöl	"	432.425	192.352
Olivenöl	Fässer	23.996	38.183
Oelsamen	"	19.931	10.461
Terpentinöl	Ctr.	218.607	144.297
Oelsamenkuchen	Tonnen	134.441	162.613

		1872	1871	
Schreib- und Druckpapier aus:				
Hansestädten	}			
Holland				
Belgien				
Frankreich		Ctr.	203.742	157.283
anderen Ländern				
Andere Papiersorten aus:				
Hansestädten, Holland, Belgien, Frank-				
reich und anderen Ländern	fl.	3,945.800	2,777.960	
Quecksilber	Pfd.	2,734.049	2,991.599	
Rinde: für Gerber und Färber	Ctr.	482.697	410.177	
peruvianische	"	28.251	22.748	
Reis	"	6,938.963	4,569.323	
Schwefel	"	1,010.993	937.049	
Salpeter	"	1,928.018	1,785.959	
Baumwollsamem	Tonnen	167.906	174.392	
Kleesamen	Ctr.	292.556	340.377	
Flachssamen	Quarter	1,510.745	1,334.945	
Rübssamen	"	249.284	665.161	
Rohseide aus:				
China	Pfd.	2,093.115	1,750.246	
Britisch-Indien	"	408.788	654.774	
Aegypten (im Transit)	"	2,327.207	4,851.161	
anderen Ländern	"	2,335.839	1,195.305	
Cocons-Abfälle	"	33.590	38.594	
Gezwirnte Seide aus:				
Frankreich	}			
anderen Ländern		"	65.328	179.436
Seidenstoffe aus:				
Frankreich	}			
Belgien		fl.	51,777.470	41,389.300
anderen Ländern				
Seidenbänder aus:				
Frankreich	}			
anderen Ländern		"	14,829.131	14,693.840
Gaze und Krepp aus:				
Belgien	}			
anderen Ländern		"	3,702.570	4,308.660
Plüsch für Hutfabrikanten	"	505.320	553.340	
Indische und andere ausseruropäische Seiden-				
Manufacturen		2,884.080	1,989.430	
Rum	Gallonen	6,586.257	7,557.422	
Brauntwein	"	3,519.413	5,372.486	
Andere Spirituosen	"	1,558.166	1,877.390	
Tabak	Pfd.	43,612.610	69,792.479	
Thee	"	185,040.520	170,716.140	
Ochsen, Stiere, Kühe	Stück	139.377	208.772	
Kälber	"	33.525	40.139	
Schafe, Lämmer	"	809.817	916.799	
Schweine	"	16.101	85.622	

		1872	1871	
Talg aus:				
Russland	}	Ctr.	1,326.850	1,482.397
Australien				
Süd-Amerika				
anderen Ländern				
Theer	Fässer	189.367	154.209	
Terpentin, gemeiner	Ctr.	1.000	6.650	
Uhren	fl.	351.150	469.704	
Wein	Gallonen	19,721.079	17,870.078	
Wolle aus den Hansestädten und anderen Theilen Europa's, aus Süd-Afrika, Brit- tisch-Indien, Australien und anderen Ländern	Pfd.	302,909.882	319,511.336	
Alpaca, Lama	"	3,819.089	3,607.336	
Wollen-Abfälle	"	67,567.360	51,447.648	
Wollen-Manufacte, als: Shawls, Schürzen, Tücher	fl.	41,131.520	46,401.430	
Wollengarne (Worsted)	Pfd.	11,703.536	11,620.346	
Ziegenhaarwolle	"	6,495.482	8,672.631	
Derlei Manufacte	fl.	443.100	283.311	
Zucker: raffinirter	Ctr.	1,787.515	1,572.705	
unraffinirter	"	13,892.560	12,201.468	
Melasse	"	698.590	625.169	

Bezüglich der Ausfuhr der vorzüglicheren Gegenstände in beiden Jahren liegen folgende Daten vor:

Fremde und Colonialwaaren		1872	1871
Baumwolle	Ctr.	2,438.092	3,287.805
Baumwollmanufacte	fl.	3,357.630	3,941.940
Cacao	Pfd.	5,809.274	11,286.365
Elephantenzähne	Ctr.	7.499	7.562
Cochenille	"	23.201	30.764
Indigo	"	61.812	89.777
Korinthen	"	100.703	176.766
Rosinen	"	53.710	68.987
Weizen	"	213.179	640.439
Mehl	"	11.119	349.632
Guano	Tonnen	6.272	5.525
Zimmt	Pfd.	1,021.160	1,541.995
Pfeffer	"	17,998.960	19,397.131
Gummi	Ctr.	37.399	30.129
Hanf (zubereitet und unzubereitet)	"	134.535	94.358
Jute	"	685.900	576.574
Häute: trockene	"	370.175	339.987
nasse	"	79.293	67.058
Hopfen	"	6.564	5.036
Kautschuk	"	60.466	68.430
Kaffee	Pfd.	157,275.221	170,230.370
Kupfer	Tonnen	12.358	17.586

		1872	1871
Zinn	Ctr.	48.634	41.196
Petroleum	Fässer	557	1.744
Palmöl	Ctr.	477.932	509.260
Cocosnussöl	n	251.647	169.132
Olivenöl	Fässer	1.552	2.600
Schreib- und Druckpapier	Ctr.	24.834	24.162
Andere Papiersorten	n	27.150	14.403
Quecksilber	Pfd.	2,344.888	2,831.228
Reis	Ctr.	3,143.050	2,496.342
Salpeter	n	29.619	27.090
Flachs- und Leinsamen	Quarter	22.972	28.082
Rübsamen	n	51.889	277.169
Rohe Seide	Pfd.	3,215.059	3,289.986
Seidenabfälle	Ctr.	3.646	5.436
Gezwirnte Seide	Pfd.	41.189	41.162
Seidenmanufacte	fl.	2,308.300	2,513.780
Rum	Gallonen	1,358.256	1,669.390
Branntwein	n	347.868	415.022
Gemischte Spirituosen in Verschluss	n	1,184.755	1,125.431
Talg	Ctr.	113.973	129.794
Thee	Pfd.	38,497.007	41,192.152
Tabak	n	16,621.417	15,874.588
Weine	Gallonen	1,905.625	1,810.492
Schaf- und Lammwolle	Pfd.	137,512.361	135,089.794
Zucker: raffinirt, nicht raffinirt und Melasse	Ctr.	290.411	392.103

Britische und irische Waaren

Alkali	Ctr.	4,458.045	4,225.288
Bier	Fässer	521.956	484.852
Gedruckte Bücher	Ctr.	81.510	62.372
Baumwollgarne	Pfd.	211,941.767	193,482.125
Baumwollmanufacte aller Art	Yard	3.535,157.576	3.410,901.522
Baumwollstrümpfe (Hosiery)	Dtzd. Paar	1,182.863	890.112
Baumwollzwirn	Pfd.	8,046.075	7,516.007
Baumwollspitzen (Steppwerk)	fl.	10,253.150	9,703.430
Chemische Producte	n	18,598.930	15,087.160
Häringe	Fässer	630.871	679.719
Andere Fische	fl.	2,926.940	2,800.710
Flintglas	Ctr.	113.497	106.768
Fensterglas	n	129.318	91.062
Flaschen	n	760.708	648.589
Spiegelglas	fl.	2,433.530	1,608.240
Hüte	Dutzend	582.919	453.714
Hadern	Tonnen	30.546	33.144
Manufacturen aus Jute	Yard	84,067.598	62,583.244
Jutegarne	Pfd.	12,706.613	13,729.998
Kerzen	n	6,809.110	5,550.367
Käse	Ctr.	19.667	22.421
Kleidungsstücke	fl.	22,052.550	26,994.900
Kautschukwaaren	n	10,297.390	8,400.910
Steinkohlen	Tonnen	13,211.961	12,816.434

		1872	1871
Rohes Leder	Ctr.	139.975	140.378
Stiefel und Schuhe	Paar	6,987.036	5,106.480
Anderer Lederwaaren	Pfd.	1,936.636	2,736.349
Sattlerwaaren	fl.		5,460.060
Leinengarne	Pfd.	31,218.749	36,397.781
Leinenmanufacte jeder Art in Stücken	Yard	241,585.253	216,807.611
Dampfmaschinen	fl.	26,033.900	20,554.440
Anderer Maschinen	"	55,957.020	38,869.130
Rohes und Puddelleisen	Tonnen	1,332.726	1,061.004
Stangeneisen	"	313.876	349.126
Eisenbahnschienen	"	947.548	979.017
Reife, Kesselplatten etc.	"	208.423	201.319
Guss- und schmiedeeiserne Manufacte	"	269.614	244.327
Eisendraht	"	33.605	26.057
Altes Eisen	"	108.181	138.831
Rohstahl	"	45.285	39.170
Stahlwaaren	fl.	6,148.420	6,799.210
Rohes Kupfer	Ctr.	293.604	279.155
Verarbeitetes Kupfer, wie: Nägel, Platten etc.	"	186.846	247.545
Messing	"	210.035	259.498
Blei	Tonnen	44.313	44.787
Rohes Zinn	Ctr.	114.389	114.311
Zinnplatten	fl.		29,006.700
Zink	Ctr.	101.624	129.431
Malerfarben	fl.	11,037.950	10,317.830
Oel aus Samen	Gallonen	11,110.851	11,045.260
Putzwaaren (Haberdashery)	fl.	66,288.180	59,210.670
Pferde	Stück	3.383	7.246
Sauere Pickles	fl.	5,988.890	4,822.780
Schreib- und Druckpapier			
Anderer Papiersorten			
Schreibrequisiten (Stationery)			
Silberplattirte und vergoldete Waaren	"	2,320.160	1,925.290
Säcke	Dutzend	3,672.112	2,847.307
Salz	Tonnen	747.083	892.390
Strickwerk (Cordage)	Ctr.	139.998	133.016
Gezwirnte, geflochtene, gedrehte Seidengarne	fl.	18,947.240	12,698.760
Seidenmanufacte in Stücken	Yard	2,080.659	2,191.908
Seidentlicher, Shawls etc.	fl.	3,000.570	2,040.030
Seidenbänder	"	2,590.050	1,494.020
Anderer Artikel aus Seide	"	8,738.630	7,911.610
Halbseidene Stoffe	"	3,469.240	4,103.260
Seife	Ctr.	233.993	173.461
Spiritiosen	Gallonen	1,795.868	1,697.061
Porzellanwaaren	fl.	19,907.830	17,289.140
Telegraphen-Apparate	"	4,036.430	15,177.040
Schiesswaffen	Stück	387.815	454.490
Anderer Waffen	fl.	4,549.870	10,815.060
Schiesspulver	Pfd.	20,021.331	18,678.487
Eisenbahn- und andere Wagen	Stück	2.363	3.786
Schaf- und Lammwolle	Pfd.	7.662.771	11,968.813

		1872	1871
Wollengarne	Pfd.	39,739.017	43,726.671
Tuchstoffe jeder Gattung	Yard	40,893.020	35,548.448
Gemischte Wollstoffe (Worsted)	"	344,931.897	307,668.058
Wollene Decken	"	6,255.975	6,181.415
Schafwoll-Flanelle	"	8,781.808	7,594.306
Wollene Teppiche	"	11,799.251	10,969.934
Wollene Strümpfe	fl.	3,184.750	2,265.750
Kleine Wollwaaren	"	11,326.680	7,558.080
Raffinirter Zucker	Ctr.	631.788	779.746
Butter	"	54.768	56.297

Die Gold- und Silber-Einfuhr nach England betrug im Jahre 1872 296,062.100 fl. und vertheilte sich mit Rücksicht auf die Provenienz folgendermassen:

	Gold Werth in Gulden	Silber Werth in Gulden
Russland	383.000	.
Deutschland	4,535.830	12,115.500
Holland	134.060	10,574.380
Belgien	3,053.860	2,473.570
Frankreich	21,245.170	9,231.870
Portugal	15.000	72.280
Spanien	142.180	24.100
Gibraltar	526.410	495.710
Malta	950.180	410.580
Türkei	7.000	4.400
Aegypten	69.860	129.720
Westküste Afrika's	1,088.690	79.740
Britische Besitzungen in Süd-Afrika	2.900	8.210
China . . . . .	.	618.930
Anstralien	59,832.320	313.800
Britisch-Nord-Amerika	354.000	331.190
Mexiko, Süd-Amerika und Brasilien	8,128.040	28,004.640
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika	81,475.590	47,177.900
Andere Länder	1,434.430	617.060
Gesamtbetrag	183,378.520	112,683.580

Dagegen wurde an Gold und Silber im Ganzen ein Werth von 303.358.610 fl. aus England exportirt, und zwar nach folgenden Ländern:

	Gold Werth in Gulden	Silber Werth in Gulden
Russland	333.060	164.000
Deutschland	81,519.020	12,463.230
Holland	2,255.000	1,529.500
Belgien	1,825.000	3,734.100
Frankreich	10,404.480	8,711.770
Portugal	16,722.010	4,433.550
Spanien . . . . .	.	7,314.000
Gibraltar	20.000	132.100
Malta	780.000	.

	Gold Werth in Gulden	Silber Werth in Gulden
Türkei	3,000.000	-
Aegypten	10,064.540	56,779.250
Westküste Afrika's	379.600	111.870
Britische Besitzungen in Süd-Afrika	13,896.750	1,109.350
China . . . . .	.	387.600
Australien . . . . .	.	386.450
Britisch-Nord-Amerika	175.000	94.000
Mexiko, Süd-Amerika und Brasilien	40,214.940	1,182.440
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika	3,965.870	.
Andere Länder	11,933.890	7,336.240
Gesamtbetrag	197,489.160	105,869.450

Die Bank von England hat ihren Zinsfuß im Jahre 1872 vierzehnmahl geändert. Am 1. Januar war er 3 pCt., wurde am 4. April auf 3½, am 11. April auf 4, am 9. Mai auf 5 pCt. erhöht. Hierauf erfolgten drei Herabsetzungen, u. z. am 30. Mai auf 4, am 13. Juni auf 3½, am 20. Juni auf 3 pCt. Aber schon am 18. Juli trat wieder eine Erhöhung auf 3½ pCt. ein, welcher nach einem Stillstande von zwei Monaten am 18. September eine weitere Vertheuerung auf 4 pCt., am 26. September auf 4½, am 3. October auf 5, am 10. October auf 6 pCt. folgte. So hielt er sich bis 9. November, an welchem Tage er auf 7 pCt. fixirt wurde. Am 28. November ging er auf 6 und am 12. December auf 5 pCt. zurück, womit er am 31. December auch schloss.

Die folgende Tabelle zeigt den durchschnittlichen Disconto bei den Banken und auf den öffentlichen Geldmärkten der europäischen Hauptstädte während der Jahre 1868—1872:

Plätze	1872		1871		1870		1869		1868	
	Bank pCt.	Oeffent- licher Markt pCt.	Bank pCt.	Oeffent- licher Markt pCt.	Bank pCt.	Oeffent- licher Markt pCt.	Bank pCt.	Oeffent- licher Markt pCt.	Bank pCt.	Oeffent- licher Markt pCt.
London	4½	4½	3	2¾	3¼	3	3½	3	2½	1¾
Paris	5¼	4½	6	.	.	.	2½	2¼	2½	1¾
Frankfurt	4½	4	3¾	3½	.	.	3	2½	2¾	1¾
Amsterdam	3½	3	3¼	3⅞	.	4¼	3½	3½	3½	2½
Hamburg	3½	3	4	3	.	3¼	.	2¾	.	1½
Brüssel	4	4	3½	3⅞	.	.	2½	2½	2½	2½
Berlin	4½	4	4½	3¾	.	4¼	4½	3¼	4	2½
Wien	6	5¼	5¾	5½	.	5½	4¾	4¾	4	2½
Petersburg 6½	6½	6½	7	6½	.	5¾	6¾	6⅞	7	7½
Turin . . . . .	.	.	6	.	.	.	5	5	5	.
Madrid . . . . .	.	.	5	.	.	.	5½	.	5½	.

Die Effectenbörse hat im Jahre 1872 von 234 neuen Gesellschaften Papiere auf den englischen Geldmarkt gebracht. Das autorisirte Nominalcapital belief sich auf 60,190.000 L. Stlg., wovon jedoch nur 44,181.070 L. emittirt wurden.

Ferner haben ältere Gesellschaften neue Emissionen in der Höhe von 31,886.625 L. veranstaltet und es sind Staatsanleihen im Nominalbetrage von 227,781.825 L. (darunter die französische von 160 Mill. L. Stlg.) zur Subscription aufgelegt worden.

Auf die angeführten 44 Mill. für neue Gesellschaften wurden sofort 14,002.219 L. einbezahlt, auf die Emissionen älterer Gesellschaften 23,844.101 L., auf die neuen Staatsanleihen 95,201.502 L.

Unter den neuen Gesellschaften befinden sich 88 Fabriks- und Handelsgesellschaften mit einem Nominalcapital von 12,327.170 L., 10 Banken mit 8,100.000 L., 81 Berg- und Hütten-Gesellschaften mit 6,281.900 L., 8 finanzielle Gesellschaften mit 4,840.000 L., 6 Schifffahrts-Gesellschaften mit 3,300.000 L., 8 Eisenbahn-Gesellschaften mit 2,961.000 L., 6 Gas-Gesellschaften mit 1,620.000 L., 4 Telegraphen-Gesellschaften mit 1,336.000 L., 4 Versicherungs-Gesellschaften mit 900.000 L.

Der englische Getreidemarkt verspürte den Einfluss des empfindlichen Witterungswechsels in den beiden letzten Monaten des Jahrs 1871. Anfangs verhinderte die Feuchtigkeit das ordentliche Ausdreschen, und die Pächter wollten keine Körner in schlechtem Zustande auf den Markt senden.

Später belebte ein plötzlicher Frost die Geschäfte, und so kam es, dass am Anfange des Jahrs 1872 der Markt sich animirte und die Preise um 1—2 s. emporgingen.

In den letzten Wochen des Monats Januar drückte ein ungünstiges Wetter die Preise von zweiter und niedriger Qualität wieder herab. Nur für sehr trockenen Weizen hielten sich die Notirungen aufrecht.

In diesem Zustande blieb der Markt den ganzen Februar hindurch. Auf Grund der officiellen Preislisten stieg im Februar Weizen um 1 d., Gerste um $\frac{1}{2}$ d. und Hafer um 5 d.

Der Anfang des Monats März kennzeichnete sich durch ein Fallen um 1—2 s. bei Weizen, bis zu 1 s. bei Gerste und durch leichtere Notirungen in Hafer. Diese Flaueheit dauerte bis in die dritte Woche des April; die dann eingetretene Kälte hob die Preise, welche zu Ende des genannten Monats wie folgt standen: Weizen 54 s. 6 d., Gerste 36 s. 4 d., Hafer 22 s. 8 d.

Diese Notirungen erhielten sich mit unbedeutenden Fluctuirungen bis zur letzten Woche des Mai, wo die Weizenpreise um 3 s. pr. Quarter stiegen und nur in Folge der Osterfeiertage die steigende Tendenz sich legte.

Den ganzen Juni hindurch herrschte Flaueheit. Das schöne Wetter in der ersten Woche des Monats Juli drückte auf dem Lande den Weizenpreis um 1 s. bis 1 s. 6 d. herab, während am Londoner Markte die Verkäufer ihre Waare mit einem Preisabschlage von 2—3 s. pr. Quarter nicht an Mann bringen konnten. Alle anderen Körnerfrüchte wurden bei dieser Unthätigkeit in's Mitleid gezogen.

In der folgenden Woche beeinflusste das unstete Wetter den Markt, der aber stets wankend blieb. Erhielt man auch hie und da höhere Preise und waren die heimischen Zufuhren geringer, so war doch die Besserung keine allgemeine, da mehr fremdes Getreide anlangte und die Ernte-Aussichten sich täglich günstiger zeigten.

Erst das schlechte Wetter zu Anfang August bestimmte die Pächter, für Weizen um 1—3 s. mehr zu begehren. Auch der Londoner Markt erhöhte die Notirungen, blieb aber flau.

Im September zeigte sich mehr Thätigkeit, besonders in Folge der widersprechenden Gerüchte über die Weizenernte und der Möglichkeit eines bedeutenden Abganges im Ertragnisse von Kartoffeln. Grosse Zufuhren von auswärts glichen die geringen inländischen Zufuhren aus.

Anfangs October stand der Mittelpreis für Weizen auf 67 s. 4 d., in der folgenden Woche trat ein Fallen von 1—2 s. ein und eine starke Nachfrage nach Gerste trieb diese Kornfrucht um 2 s. hinauf. Die Notirungen waren 42—52 s.

Die letztjährige Ernte von Weizen blieb unter dem Durchschnitt. Gerste war schlecht und Hafer zeigte sich als die beste Kornfrucht.

In den Jahren 1868—1872 wurden folgende Mengen englischer Kornfrüchte zu den beigefügten Durchschnittspreisen verkauft:

	Weizen Quarter	Gerste Quarter	Hafer Quarter	Durchschnittspreise					
				Weizen		Gerste		Hafer	
				s.	d.	s.	d.	s.	d.
1868 . . .	2.679.907	1.665.506	249.867	63	9	43	.	28	1
1869 . . .	2.816.105	1.388.195	161.706	48	2	39	5	26	.
1870 . . .	3.398.655	1.841.678	206.901	46	11	34	7	22	10
1871 . . .	3.274.885	1.767.298	197.122	56	8	36	2	25	2
1872 . . .	2.582.108	1.592.558	184.375	57	.	37	4	23	2

Was die Verkehrsbewegung auf dem englischen Viehmarkte während des letzten Jahrs betrifft, so wurden daselbst im Januar gute Geschäfte gemacht und die niedrigen Preise der letzten Monate des Vorjahrs erholten sich. Dieselbe Festigkeit zeigte sich auf den schottischen Märkten. Die Fleischhauer waren aber des veränderlichen Wetters halber vorsichtig und versorgten sich nur mit dem unmittelbaren Bedarfe.

Im Februar herrschten fortwährende Fluctuirungen sowohl auf den englischen, als auch auf den schottischen Märkten. Hammelfleisch hingegen erreichte die bedeutende Notirung von 10½ d. bis 1 s.; denn die Viehzüchter hielten ihre Vorräthe mit Rücksicht auf die hohen Wollpreise zurück.

Der März begann flau, zeigte aber später mehr Leben auf den Provinzmärkten; in London selbst herrschte Schwerfälligkeit und in der letzten Woche wach der Preis für Ochsen pr. Stück um 10 s.

Die Monate April, Mai und Juni waren flau. Im Juli machten sich Geschäfte zu hohen Preisen. Der Markt zeigte eine besondere Lebhaftigkeit, aber die Verkäufer wichen trotz der Agitation in Fleisch von ihren Preisen nicht ab, und die Fleischhauer sahen sich gezwungen, theuer zu verkaufen, ohne dabei einen besonderen Gewinn zu erzielen, da die Consumption nachliess.

Im September fielen die Notirungen in Folge der grossen Zufuhren, welche im October fort dauerten. Im November wurde das Geschäft durch die Kälte belebt, im December trat aber wieder Flaueheit ein.

Die Preise für Rind- und Hammelfleisch gestalteten sich wie folgt:

Märkte	November 1871		Januar 1872		April 1872	
	s.	d.	s.	d.	s.	d.
London:						
Rindfleisch pr. 8 Pfd.	5	2 — 6	5	— 5 10	5	2 — 5 6
Hammelfleisch pr. 8 Pfd.	5	6 — 7	6	— 7	5	— 5 6
Newcastle:						
Rindfleisch pr. 14 Pfd.	7	9 — 10 3	9	3 — 10 3	9	— 9 6
Hammelfleisch pr. 14 Pfd.	8½	— 9½	9½	— 10½	10½	— 11
Edinburgh:						
Rindfleisch pr. 14 Pfd.	9	3 — 10 9	9	6 — 10 6	9	— 9 6
Hammelfleisch pr. 14 Pfd.	8½	— 10	9	— 10½	10	— 11

M ä r k t e	Juli 1872				October 1872					
	s. d.		s. d.		s. d.		s. d.			
	London:									
Rindfleisch pr. 8 Pfd.	5	8	—	6	4	5	4	—	5	10
Hammelfleisch pr. 8 Pfd.	5	6	—	7	.	6	.	—	6	8
Newcastle:										
Rindfleisch pr. 14 Pfd.	9	6	—	10	9	9	9	—	10	.
Hammelfleisch pr. 14 Pfd.	8	—	—	10	1/2	8	1/2	—	9	1/2
Edinburgh:										
Rindfleisch pr. 14 Pfd.	9	—	—	11	.	9	6	—	10	3
Hammelfleisch pr. 14 Pfd.	8	1/2	—	10	.	8	—	—	9	1/2

Fuss- und Maulkrankheit, sowie die sogenannte Pleuro-Pneumonia dauerten im Jahre 1872 in allen Districten fort und wenn auch in den wenigsten Fällen die Keulung des Viehes nothwendig wurde, ist man doch unter den Viehzüchtern zur Ueberzeugung gelangt, dass jede Vorsicht wegen Einschleppung vom Auslande unnütz und die Seuche eine einheimische geworden sei.

Der Vieh-Import nach England war, nach Angabe der officiellen Anweisung, vom October 1871 bis September 1872 folgender:

	Stück	Werth Pfd. Stg.
Ochsen, Stiere	117.045	2,243.589
Kühe	46.684	660.519
Kälber	35.400	119.861
Schafe, Lämmer, Hammel	869.843	1,769.345
Schweine	27.243	87.653

Der gesammte Viehstand im Lande selbst bezifferte sich am Schlusse der ersten Jahreshälfte also: Hornvieh 5,624.106 Stück, Schafe, Lämmer etc. 27,822.864 Stück Schweine 2,784.890 Stück.

Der Handel mit Colonialwaaren erfuhr im vorigen Jahre keinerlei Störung seines gewöhnlichen Verlaufs durch äussere Einflüsse. Ungeheure Vorräthe, fortwährender Regen und der zeitweilige hohe Geldeours konnten allein die nicht unbedeutenden Fluctuationen auf diesem Markte hervorbringen.

Von besonderer Wichtigkeit in diesem Zweige ist für England der Artikel Thee. Das Jahr 1872 war für die Importeure dieses Artikels verhängnissvoll und der Sturz mehrerer bedeutender Häuser am Schlusse des Jahres die Folge der ungeheueren Verluste. Dagegen sind als erfreuliche Ereignisse die Abschaffung einiger beschränkender Verfügungen im Theehandel in China und die Zollreductionen in den Vereinigten Staaten und in Canada zu verzeichnen.

Die folgende Tabelle bietet eine Uebersicht des englischen Theehandels in den letzten 7 Jahren:

J a h r e	Von China und Japan nach England verschifft Pfund	Hievon wieder exportirt Pfund	Vorrath am 31. December Pfund
1865—1866	120,213.000	30,245.000	100,010.000
1866—1867	122,682.000	31,131.000	85,070.000
1867—1868	118,480.000	54,632.000	96,510.000
1868—1869	145,472.000	33,900.000	88,500.000
1869—1870	141,500.000	30,354.000	80,374.000
1870—1871	132,000.000	41,192.000	83,866.000
1871—1872	147,000.000	38,497.000	100,774.000

Die Herabsetzung des Zuckerczolles im Jahre 1870 hat in natürlicher Folge eine Zunahme des Consums und daher ein Steigen der Preise verursacht, die noch immer 3 L. pr. Tonne über dem Mittelpreise stehen, Hieraus dürfte von Seite der Erzeuger eine Vermehrung der Fabrication resultiren und die Durchschnittspreise werden in nicht allzu langer Zeit wieder die Oberhand gewinnen.

Amerika hat beinahe zu gleicher Zeit mit England die Zuckersteuer herabgesetzt und war daher die Production eine gesteigerte; Cuba jedoch, das ein Drittel des Weltbedarfes liefert, war in Folge des Bürgerkrieges ganz unthätig.

Die Lösung der Zuckersteuerfrage scheint weiter als je hinausgerückt zu sein, obwohl das System einstimmig, selbst von den Raffineuren, die es vorgeschlagen haben, missbilligt wird.

Die Bewegung in diesem Artikel während der letzten 3 Jahre ist in den folgenden Tabellen nach Tonnen zusammengestellt:

G a t t u n g	E i n f u h r		
	1870	1871	1872
West-Indien	182.820	201.050	170.780
Mauritius	30.900	24.950	49.620
Bengal, Benares, Madras	15.520	14.680	29.410
Java, Manila	50.490	46.120	54.600
Portorico, Cuba, Brasilien, Havana	270.400	151.150	274.440
Französischer Rübenzucker	76.810	151.510	93.440
Zusammen	626.940	589.460	672.290

G a t t u n g	C o n s u m		
	1870	1871	1872
West-Indien	171.440	202.770	152.670
Mauritius	31.030	21.870	48.140
Bengal, Benares, Madras	15.400	23.380	21.840
Java, Manila	47.820	62.550	49.790
Portorico, Cuba, Brasilien, Havana	258.810	149.750	243.000
Französischer Rübenzucker	72.410	149.320	93.300
Zusammen	596.910	609.640	608.740

G a t t u n g	A u s f u h r		
	1870	1871	1872
West-Indien	1.710	2.350	1.020
Mauritius	1.330	740	610
Bengal, Benares, Madras	850	1.080	490
Java, Manila	4.720	2.520	2.220
Portorico, Cuba, Brasilien, Havana	5.600	5.020	2.760
Französischer Rübenzucker . . . . .	.	390	.
Zusammen	14.210	12.100	7.100

G a t t u n g	Vorrath zu Ende December		
	1870	1871	1872
West-Indien	27.390	22.710	39.200
Mauritius	3.130	5.010	5.010
Bengal, Benares, Madras	16.450	6.430	12.400
Java, Manila	40.690	21.330	25.200
Portorico, Cuba, Brasilien, Havana	35.550	28.520	52.730
Französischer Rübenzucker	8.100	9.560	9.300
Zusammen	131.310	93.560	143.840

Die schlechte Kaffee-Ernte in 1871—1872 in Brasilien, Java und Ceylon hat das ganze vorige Jahr hindurch ein bedeutendes Steigen der Preise verursacht und dürften dieselben nur in dem nicht sehr wahrscheinlichen Falle eines verminderten Consums eine Mässigung erfahren.

Der schliessliche Vorrath war im Vergleiche zum Vorjahre ein sehr bedeutender und es befanden sich zu Ende des letztverflossenen December 9060 Kisten am Lager, gegen 7160 K. am Schlusse des Jahrs 1871.

Die folgenden Tabellen geben ein Bild der Ein- und Ausfuhr, sowie des Verbrauchs und des Vorrathes (in Tonnen gerechnet) für die letzten 3 Jahre:

G a t t u n g	I m p o r t		
	1870	1871	1872
Ceylon	42.380	38.730	32.220
Madras, Neilgherry	8.650	13.430	11.930
West-Indien	3.850	2.220	2.480
Moeca, feinster	550	810	770
Java, Ost-Indien, Costa-Rica	7.380	7.760	6.690
Brasilien	6.990	7.820	5.760
Zusammen	69.800	70.770	59.850

G a t t u n g	C o n s u m		
	1870	1871	1872
Ceylon	7.750	7.600	7.740
Madras, Neilgherry	2.400	2.600	2.660
West-Indien	950	1.000	1.010
Moeca, feinster	160	190	220
Java, Ost-Indien, Costa-Rica	1.770	1.850	1.870
Brasilien	40	40	.
Zusammen	13.070	13.280	13.500

G a t t u n g	E x p o r t		
	1870	1871	1872
Ceylon	34.680	35.840	29.160
Madras, Neilgherry	6.200	9.100	12.130
West-Indien	1.840	2.020	1.580
Moeca, feinster	270	550	480
Java, Ost-Indien, Costa-Rica	4.420	6.410	6.400
Brasilien	8.730	8.830	6.020
Zusammen	56.140	62.750	55.770

G a t t u n g	Vorrath zu Ende December		
	1870	1871	1872
Ceylon	14.070	9.090	4.420
Madras, Neigherry	4.200	5.640	2.780
West-Indien	1.410	570	450
Mocca, feinster	370	600	670
Java, Ost-Indien, Costa-Rica	2.670	2.400	820
Brasilien	1.650	600	340
Zusammen	24.370	18.900	9.480

Wie alle andern Consumtions-Artikel hat auch der Wein im Jahre 1872 eine Vermehrung der Einfuhr erfahren, und die diesjährige internationale Londoner Ausstellung wird allen Weinproducenten Gelegenheit geben, ihre Producte dem weintrinkenden Publicum vorzuführen. Es ist zu hoffen, dass unsere Weinbauer Angesichts der grossen Wiener Weltausstellung den eigentlichen Weltmarkt nicht ganz vergessen.

Hier folgt die Tabelle der Ein- und Ausfuhr von Wein und Branntwein (in Tonnen) während der letzten 6 Jahre:

W e i n				
J a h r	Einfuhr	Inländischer Verbrauch	Ausfuhr	Vorrath zu Ende December
1867 . . .	145.685	129.758	17.592	128.169
1868 . . .	159.929	142.941	18.149	123.298
1869 . . .	162.116	140.000	18.669	124.958
1870 . . .	167.688	143.097	15.873	133.332
1871 . . .	168.585	153.186	17.080	129.760
1872 . . .	186.048	159.188	18.921	136.919

B r a n n t w e i n				
J a h r	Einfuhr	Inländischer Verbrauch	Ausfuhr	Vorrath zu Ende December
1867 . . .	42.172	27.709	3176	65.469
1868 . . .	35.329	28.874	4000	65.648
1869 . . .	34.237	28.411	3613	65.553
1870 . . .	68.918	30.664	3021	100.212
1871 . . .	46.716	32.309	3609	106.421
1872 . . .	30.604	34.302	3025	99.140

Während des vorigen Jahrs haben verschiedene Umstände mitgewirkt, um die Vortheile, welche man sich von einer grossen Nachfrage auf dem Baumwollmarkte erwartet hatte, zu zerstören.

Wenngleich der letztere stets sehr thätig war, so hat doch der ungünstige Einfluss einer hinaufgeschraubten Speculation während der ersten Monate, sowie der im Juli eingetretene Rückfall, verbunden mit dem bedeutenden Aufschlage des zur Baumwollmanufactur nothwendigsten Materials, das Jahr 1872 in pecuniärer Beziehung gegen 1871 zurückgesetzt.

Die zwei extremsten Fluctuirungen auf dem Markte zeigten sich am 7. Juni und 25. September; die Notirung von Middling Orleans war am erstgenannten Tage $11\frac{1}{16}$ und am letzteren $9\frac{3}{4}$ pr. Pfd. Das Maximum und Minimum des Vorrathes war 1,011.000 und resp. 335.680 Ballen.

Wie die folgende Tabelle zeigt, hat das Gewicht der in 1872 nach England eingeführten Baumwolle im Vergleiche mit dem Vorjahre um 305,605.210 Pfd. oder $18\frac{1}{2}$ pCt. und gegen das Jahr 1860 um 17,991.242 Pfd. oder $1\frac{1}{4}$ pCt. abgenommen.

Jahr	E i n f u h r		A u s f u h r	
	Ballen	Gewicht, Pfd.	Manufacte, Yard	Garne, Pfd.
1860	3,363.994	1.390,938.742	2.776,218.427	197,343.655
1871	4,405.420	1.678,552.710	3.417,405.811	193,195.156
1872	3,850.140	1.372,947.500	3.547,215.283	214,723.985

Der vorjährige Wollhandel Englands bietet die seltene Erscheinung des Fallens der Einfuhr gegen das Vorjahr von 1,315.549 auf 1.232.423 Ballen. Diese Abnahme ist jedoch nicht so sehr einem Verfall dieses Handelszweiges allein, als auch dem Umstände zuzuschreiben, dass ein grosser Theil der Zufuhr von den Colonien nach dem Continent und Amerika nicht über England, sondern direct effectuirt wurde.

Eine weitere Anomalie zeigt sich darin, dass, während das verflossene Jahr für die Producenten äusserst günstig war und ein grosser Absatz zu den höchsten Preisen erzielt wurde, die Wollwaarenfabrikanten mit bedeutenden Schwierigkeiten zu kämpfen hatten; eine Erscheinung, welche in den nationalökonomischen Verhältnissen des Jahrs leicht ihre Erklärung findet.

Das Ueberwuchern neuer Fabriksunternehmungen im Vorjahre und die dadurch verursachte Ueberproduction, die zunehmende Vorsicht der Käufer, die fortwährenden Arbeiterstrikes, schlechte Ernte-Aussichten, die steigende Theuerung der Lebensmittel und ähnliche Ursachen wirkten zusammen, um die Industrie zu lähmen.

Bei alledem blieb die Nachfrage nach Rohmaterial zu hohen Preisen fortwährend lebhaft und die Fabrikanten arbeiteten lieber mit Verlust als gar nicht. Nach allgemeinem Dafürhalten wird es sehr günstiger Verhältnisse bedürfen, um diesen Handelszweig für die nächste Zeit auf seinem jetzigen Niveau zu erhalten.

Die Gesamteinfuhr von Wolle war in den letzten 4 Jahren folgende:

Provenienz	1869	1870	1871	1872
	Ballen	Ballen	Ballen	Ballen
Australien	499.610	549.264	567.013	522.709
Cap	134.349	124.050	126.977	138.892
Rio de la Plata	237.369	213.079	235.987	230.000
Andere Länder	254.890	203.681	385.572	340.822
Gesamteinfuhr	1,126.218	1,090.074	1,315.549	1,232.423

Die aus anderen Ländern eingeführte Wolle ist grösstentheils von sehr geringer Qualität.

Für diejenigen, welche sich mit der Einfuhr von Seide beschäftigen, muss das letztabgelaufene Jahr ein nicht zufriedenstellendes genannt werden.

Was die Spinnereien betrifft, so warf ihnen das erste Semester einen ziemlichen Gewinn ab; aber in der zweiten Jahreshälfte sammelte sich ein zu grosser Vorrath von gesponnener Seide an.

Die Fabrikanten von Manufacturwaaren hatten mit einer Ueberproduction sowohl zu Hause als auch am Continent zu kämpfen.

Man weiss sich nicht eines Jahrs zu erinnern, in welchem die Einfuhr von Indigo aus Ost- und West-Indien mit grösseren Verlusten verbunden war als in 1872. Die Waare fiel um 3 s. 6 d. pr. Pfd. Die achtbarsten ersten Häuser zogen sich von diesem Handel für den Augenblick gänzlich zurück und eine der reichsten Firmen fallirte.

Der Ledermarkt prosperirte und wurde durch keinerlei Ereignisse beeinflusst. Ein- und Ausfuhr gestalteten sich in den letzten 2 Jahren wie folgt:

E i n f u h r				
	1871	1872	Zu- oder Abnahme in 1872	
Trockene Häute Ctr.	643.386	803.851	+	160.465
Gesalzene " "	709.741	635.919	-	73.822
Leder Pfd.	17,589.699	27,929.014	+	10,339.315
Stiefel und Schuhe Dtzd. Paar	47.195	46.248	-	947

A u s f u h r				
	1871	1872	Zu- oder Abnahme in 1872	
Trockene Häute Ctr.	344.383	356.961	+	12.578
Gesalzene " "	71.735	80.812	+	9.077

Der ganze Eisenhandel zeigt, dass für lange an eine Herabsetzung der Preise nicht zu denken ist. Die Fabrikation wird von der Arbeit beherrscht und es ist der Kampf derselben mit dem Capitale, das den Willkürlichkeiten der ersteren preisgegeben ist. Die hohen Löhne und die herabgesetzte Arbeitszeit zwingen den Fabrikanten, sich vor Verlusten zu schützen, indem er in seinen Preisnotirungen einen größeren Raum für Gewinn sich reservirt.

Bis jetzt hat dieser Umstand noch nicht die Transport-Unternehmungen beeinflusst, doch dürften die Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften bei den theueren Preisen der Kohle und des Eisens auf die Erhöhung ihrer Tarife nicht warten lassen.

Es ist nicht zu wundern, dass Angesichts solcher Verhältnisse die Käufer mit ihren Aufträgen zurückhalten und ihren Unglauben über das Festhalten so hinaufgeschraubter Preise durch die falsche Voraussetzung kundgeben, dass fremde Kohle und fremdes Eisen den hiesigen Markt in Bälde überschwemmen werden. Sie scheinen zu vergessen, dass die ausländische Industrie an demselben Uebel leidet, oder wenigstens der Nachfrage im eigenen Lande nicht gerecht werden kann.

Was nützen neue Hoehöfen, wenn das Material zur Speisung fehlt? Was nützt die Eröffnung frischer Kohlen- und Eisenminen, wenn nicht die Hände zu deren Bearbeitung zur Verfügung stehen?

Staffordshire hat bereits seine Wichtigkeit als Exportdistrict verloren und South-Wales, dessen Mineralreichthum ungeheuer ist, kann bei diesem in der modernen Zeit unerhörten Zwiespalte zwischen Arbeit und Capital keine Fortschritte machen.

Da sich die Gesetzgebung gegen die Dictator-Herrschaft und den Terrorismus der Arbeitervereine unthätig zeigt, bleibt den Fabrikanten nichts übrig, als durch Gegen-Assoziationen sich zu schützen, und die Production schreitet zurück.

Die Gesamtausfuhr von Eisen erreichte in den letzten 6 Jahren folgende Mengen:

1867	1,968.025 Tonnen	1870	2,825.575 Tonnen
1868	2,041.852 "	1871	3,171.581 "
1869	2,675.331 "	1872	3,388.622 "

In Bezug auf die Eisenindustrie Schottlands und Cleveland's liegen folgende statistische Daten vor:

Schottland	1867	1868	1869
Jährliche Production Tonnen	<u>1,031.000</u>	<u>1,068.000</u>	<u>1,150.000</u>
Verschiffung "	<u>593.277</u>	562.940	<u>629.089</u>
Vorrath am 31. December "	473.000	568.000	620.000
Hochöfen in Feuerung "	112	121	130
Durchschnittspreis "	52 s. 6 d.	54 s. 3 d.	57 s. 9 d.

	1870	1871	1872
Jährliche Production Tonnen	<u>1,206.000</u>	<u>1,160.000</u>	<u>1,090.000</u>
Verschiffung "	619.826	815.973	841.628
Vorrath am 31. December "	655.000	490.000	<u>194.000</u>
Hochöfen in Feuerung "	126	126	115
Durchschnittspreis "	51 s. 3 d.	73 s.	121 s.

Cleveland	1867	1868	1869
Jährliche Production Tonnen	<u>1,148.000</u>	<u>1,233.000</u>	<u>1,400.000</u>
Verschiffung "	<u>136.378</u>	<u>136.806</u>	<u>185.777</u>
Vorrath am 31. December "	<u>171.400</u>	<u>152.900</u>	<u>115.600</u>

	1870	1871	1872
Jährliche Production Tonnen	<u>1,695.000</u>	<u>1,884.000</u>	<u>1,969.000</u>
Verschiffung "	<u>216.908</u>	<u>330.646</u>	<u>368.624</u>
Vorrath am 31. December "	<u>117.345</u>	<u>68.331</u>	<u>41.628</u>
Hochöfen in Feuerung "			130

Folgende Daten über das englische Post- und Telegraphenwesen dürften von Interesse sein.

Die sog. öffentlichen Postbureaux im Vereinten Königreiche wurden in letzter Zeit um **160** vermehrt und es bestehen jetzt nicht weniger als **12.000** Briefpostämter, von welchen 830 Hauptpostämter bilden.

Zu den bereits in offenen Strassen bestandenen Briefsäulen kamen 600 hinzu, so dass sich deren Zahl gegenwärtig auf 8000 beläuft.

Die Gesamtzahl der Briefsammelorte ist beinahe **20.000**; von denen 1500 auf London kommen; dieselben dienen zur Aufnahme der Correspondenz einer Bevölkerung von beiläufig **31** und beziehungsweise **3** Mill. Einwohner.

Es wurden auf diesem Wege im letztabgelaufenen Jahre 915 Mill. Briefe befördert, eine Vermehrung von **52** Mill. im Vergleich zu 1871, von **322** Mill. gegen 1862 und von 839 Mill. seit Einführung des Penny-Systems.

Die nach dem Muster der österreichischen eingeführten Postkarten vermehrten sich um **75** Mill., obgleich sie nicht so beliebt sind, wie in Oesterreich-Ungarn.

Die Zahl der recommandirten Briefe belief sich auf **3,300.000**, ein Steigen von **11** pCt. Trotz dieser grossen Ziffer ist der englische Generalpostmeister der Ansicht, dass sich das Publicum zu seinem eigenen Schaden dieser grösseren Sicherheit durch Recommändirung zu wenig bediene und die werthvollsten Gegenstände in nicht recommandirten Briefen versendet werden.

Die Nachlässigkeit der Briefschreiber ist oft nahezu ungläublich. So wurde einmal eine goldene Sackuhr mit zwei Souveraind'or unversiegelt und unrecommendedirt auf der Post abgegeben. Ein anderes Mal fand man unter den Briefen ein

versiegeltes Päckchen, das eine goldene Uhr und ein goldenes Medaillon enthielt, ohne einer anderen Adresse als: Amerika.

Die unter das Buchpostreglement fallenden Zeitungen und Päckchen beliefen sich auf 99 Mill. und resp. 103 Mill.; eine Vermehrung von 72 Millionen.

Von unbestellbaren Briefen fanden sich 3 1/2 Mill. vor, darunter 170.000 vom Auslande. Unter diesen enthielten 80.000 Werthgegenstände und 340 waren ganz ohne Adresse. Die Gesamtzahl der nicht adressirten Briefe belief sich auf 15.000.

Gegen eine Million meistens flr's Ausland bestimmte Zeitungen wurden wegen ungehöriger Frankirung nicht weiter befördert.

Als Beweis des rastlosen Eifers der hiesigen Post möge hier eine Thatsache angeführt werden, die in den Annalen eines Postamtes wohl kaum ihres Gleichen hat.

Es soll nämlich im vorigen Jahre ein Amerikaner, der in England ankam, einen Brief an seine Schwester, welche einmal in Norwood bei London wohnte, mit den Worten: „An . . . in Norwood oder irgendwo in England“ als Adresse und mit der Bitte zur Beförderung dem britischen Generalpostamte übergeben haben.

Derselbe Amerikaner schrieb über diese Angelegenheit Folgendes an seinen Freund: „Ich habe eine Erwiderung von dem englischen Postamte mit dem Bemerken erhalten, dass meiner Schwester der Brief in einer Landkutsche in Wales eingehändigt wurde.“

Auch das Telegraphendepartement, seit es in den Händen der Regierung ist, schreitet anhaltend und schnell voran.

Mehr als 1300 Telegraphenbureaux wurden neu errichtet und dieselben überschreiten bereits die Zahl von 5000. Die Anzahl der Depeschen stieg im vorigen Jahre um 25 pCt. und belief sich auf 12 Mill., woran sich die Zeitungen mit 700.000 theiligten.

Der Brutto-Ertrag ergab die Summe von 8 Mill. Gulden. Die Post lieferte 48,800.000 fl., wovon als Netto-Einnahme 12,690.000 fl. verblieben.

Privatgesellschaften, welche die telegraphische Verbindung mit dem Auslande aufrecht erhalten und unterseeische Kabeln entweder bereits besitzen, oder zu legen beabsichtigen, giebt es 16, deren Actien auf der hiesigen Effectenbörse notirt sind. Als die bedeutendsten unter denselben sind zu bezeichnen: Eastern Telegraph, Britisch-Indische, China Submarine, Britisch-Australische, Anglo-American-Newfoundland und die französische transatlantische Compagnie.

Von diesen sechs Hauptgesellschaften ist in England die mächtigste und einflussreichste die Eastern Telegraph-Company, da sie das bedeutendste Capital, in ihrem Körper Männer von hervorragender finanzieller Stellung in London, und an der Spitze der Leitung den bekannten Sir James Anderson besitzt, der hierlands allgemein als Autorität in unterseeischen Telegraphenangelegenheiten angesehen wird.

Die während des vorigen Jahrs in englischen Häfen eingelaufenen Handelsschiffe hatten im Ganzen eine Tragfähigkeit von 17,902.783 T. und die abgesegelten eine solche von 19,245.185 Tonnen*).

*) Die Ergebnisse der letztjährigen Schifffahrtsbewegung unter österreichisch-ungarischer Flagge in sämtlichen Häfen des Vereinigten Königreichs haben wir, nach einem Berichte des k. und k. Generalconsulats in London, bereits im IV. Hefte dieser Mittheilungen gebracht.

Volkswirtschaftliche Verhältnisse der Provinz Almeria im Jahre 1872.

Almeria. In Bezug auf den Ackerbau hat die Provinz im vorigen Jahre wenig Fortschritte aufzuweisen, da man sich hauptsächlich mit Ausbesserung der furchtbaren Schäden befassen musste, welche in 1871 durch Ueberschwemmungen, ganz besonders in den Niederungen, angerichtet wurden; und es wird wohl noch einige Jahre dauern, ehe der frühere Wohlstand wieder ganz hergestellt ist.

Cerealien gedeihen in den weniger heimgesuchten Gegenden regelmässig, während in den anderen Culturstrichen die Ernte sehr gut ansiel, was einen Ausgleich bewirkte. Weizen wurde mit 44—46, Gerste mit 20, und Welschkorn mit 27 Realen per Fanega bezahlt.

Die Weinernte glückte in jeder Beziehung und es wurden 350.000 Arrobas getrocknete Trauben nach England, Russland und Amerika ausgeführt. Der Preis zwischen der besten und der mindesten Sorte war 15—35 Realen per Arroba, wozu noch 2—3 Realen für den Transport nach der Stadt kommen.

Bedauerlicher Weise stellte es sich heraus, dass Trauben, die während der Regenzeit eingesammelt wurden (und das war beiläufig mit der Hälfte der Frucht der Fall), an ihrem Bestimmungsorte in schlechtem Zustande ankamen, was bedeutende Verluste mit sich brachte.

Auch Seide und Oel übertrafen theilweise die Erwartungen. Die Sorte „Barrilla“ machte hievon eine Ausnalme. Für Oel gab man 36 Realen per Arroba und für Seide (in Cocons) wurden 10 Duro per Arroba geboten.

Der Gewinn an Espartogras war befriedigend und es wurden davon 6000 Tonnen exportirt. Der Preis varirte nur wenig; für mindere Sorte wurden 28 und für die beste 40 Realen per Quintal bezahlt. Afrika importirte einige Ladungen dieses Artikels zur Weiterverschiffung; jedoch ist die Gattung nicht so gut wie jene aus dieser Provinz, wo der Grassstreifen aus zarteren Fasern besteht und nicht leicht bricht.

Die durch das vortreffliche Klima und die leicht zu bewerkstellenden Bewässerungen begünstigten Zuckerrohrpflanzungen, womit seit zwei Jahren Versuche gemacht werden, lieferten ein aussergewöhnliches Resultat. Man geht mit dem Gedanken um, dieselben noch weiter auszudehnen, wozu jetzt bestehende Mais- und Gerstenfelder theilweise das Terrain liefern sollen.

Die einzige Schwierigkeit besteht darin, dass eben grössere Capitalien für die ersten Anlagen und die erforderliche Bewässerung benöthigt werden.

Die Aussicht auf reichen Gewinn lässt aber diese Opfer leichter überwinden, denn es ist mit Bestimmtheit anzunehmen, dass bei Erweiterung der Pflanzungen unschwer vier grosse Zuckermühlen reichlich mit Arbeit versehen werden könnten.

Der Bergbau dieser Provinz gewinnt jeden Tag mehr an Ausdehnung und liefert die glänzendsten Resultate. Von besonderer Wichtigkeit ist die Förderung von Eisenerz in den westlichen Abhängen der Sierra Ahnagrera, wo auch Nativsilber in einer Länge von 7 Millas, einer Tiefe von 60—100 Meter und einer Mächtigkeit von 30 Meter vorgefunden wird.

Sehr viele Unternehmer wenden diesem so gewinnreichen Industriezweige ihre besondere Aufmerksamkeit zu und auch mit dem besten Erfolge. In einer der Minen Milagro de Guadalupe wurden am 22. November 1872 allein 63 Berglasten im Gewichte von ungefähr 1 Quintal zum grössten Theile gediegenes Silber zu Tage gefördert. Der Werth einer Tonne dieses Minerals wird auf 40,000 Colonaten veranschlagt.

Das ganze innerhalb der Sierra Almagrera bis zu den Häusern des Städtchens Cuevas de Veva gelegene Terrain wird dem Bergbau gewidmet werden, da man fand, dass viele der jetzt für Zwecke der Agricultur bestimmten Flächen in ihrer Tiefe dieses kostbare Metall bergen.

Im vorigen Jahre beschränkte sich der Handel blos auf die Einfuhr von Kohlen und anderen Verbrauchsartikeln, letztere jedoch in geringer Menge. Die Ausfuhr umfasste Sparto, Blei, Blei- und Eisenerze, Zink, Kupfer und Braunstein. Der Gesamtwert des Importes betrug 4,222.964 fl., wovon nur 157.628 fl. auf fremde Flaggen, das Uebrige auf spanische Fahrzeuge entfällt.

Der Gesamtwert der Ausfuhrn belief sich auf 6,993.667 fl.; der diesfällige Antheil der fremden Schiffe machte nur etwas über 2 Mill. fl. aus. Gegen das Vorjahr hat sich der Import um 73.964 fl., der Export um 317.070 fl. verringert, und zwar sind es zumeist die fremden Flaggen, welche dieser Ausfall trifft.

Im Hafen von Almeria liefen im Ganzen 1819 Schiffe von 202.793 Tonnen ein, a. z. unter fremder Flagge: 25 Segelschiffe mit 4.219 Tonnen beladen, 65 Dampfer mit 52.175 T. und 18 Segelschiffe mit 34.436 T. in Ballast; unter spanischer Flagge: 1142 Segelschiffe mit 47.840 T. beladen, 288 Dampfer mit 57.230 T. und 181 Segelschiffe mit 6.893 T. in Ballast.

Im Vergleich zu 1871 hat sich der Verkehr unter fremder Flagge um 13 Schiffe von 879 T. vermehrt, dagegen derjenige unter spanischer Flagge um 153 Schiffe von 11.116 T. vermindert.

Abgegangen sind 191 fremde und 1518 spanische Schiffe, gegen 1871 um 5 fremde weniger und um 222 spanische mehr.

Unter österreichisch-ungarischer Flagge sind 3 Schiffe mit 930 T. leer eingelaufen und 2 führten Erze und Sparto im Werthe von 14.648 fl. aus.

Von Eisen wurden 760 Tonnen und von Stahl 410 Kisten eingeführt. Bauholz aus dem nördlichen Europa wurde per Tablou zu 14 schwedischen Fuss mit 26 Realen bezahlt.

Volkswirtschaftliche Verhältnisse der niederländischen Besitzungen in Ostindien.

(Fortsetzung.)

Batavia. Der sogenannte grosse Postweg (Chaussée), welcher den westlichsten Punkt Java's (Aujer) mit dem äussersten östlichen (Banjoewangi) verbindet, ist 795 englische Meilen lang.

Mit Recht nimmt dieser Weg die erste Stelle ein, da er eines jener grossen Werke ist, welche im Anfange dieses Jahrhunderts zu Stande gekommen sind. Von demselben zweigen wieder die meisten Landstrassen ab, welche zur Verbindung des Innern dienen.

Auf der Haupt- und den vielen Nebenchaussées hat der Staat einen mit Pferden betriebenen Postdienst zur Beförderung von Reisenden, Briefen u. s. w. organisirt. Von 5 zu 5 Meilen befindet sich eine Poststation zum Umspannen der Pferde, deren 4—6 vor einem Wagen laufen.

Die ganze Administration ruht in den Händen der Regierung. Einmal per Tag kommt in Batavia eine Post an, die des Nachmittags wieder abgeht. In den wichtigsten Orten giebt es Postämter.

Das Briefporto ist für den ganzen Archipel einheitlich und sehr niedrig bemessen; es beträgt für den einfachen Brief nur 10 Cents.

Im Jahre 1871 wurden durch die verschiedenen Postämter 1,831.782 Privat- und 1,330.026 Regierungsbriefe bestellt.

Pivateute können die Regierungspferde benützen, haben aber dann selbst für einen Wagen zu sorgen. Diese Art zu reisen ist jedoch sehr kostspielig. Regierungsbeamte und Officiere können sich auf allen ihren Dienstreisen kostenfrei der Regierungspferde bedienen.

Nachdem auf der Insel Java viele Jahre lang eine höchst unergiebigte Debatte über die Anlage von Eisenbahnen geführt worden war, bestimmte die gesetzgebende Macht im Mutterlande vor ungefähr 8 Jahren, dass man sich in der Colonie vorläufig auf den Bau folgender Linien zu beschränken habe: Eine Bahn in Central-Java und zwar von Samarang nach Soerakarta und Djokjokarta (166 Kilometer) mit einer 34 Kilometer langen Zweigbahn durch das Gebirge nach Willem I., der wichtigsten Festung Java's; dann eine Bahn von Batavia nach Buitenzorg mit zwei kleinen Zweigbahnen, zusammen 59 Kilometer.

Diese Bahnen sind bereits vollendet und werden durch eine in Holland gegründete Actiengesellschaft betrieben, welche auch den Bau besorgt hat und welcher der Staat insofern entgegen kam, als er die Zinsengarantie für ein vorher bestimmtes Anlagecapital auf sich nahm.

Es zeigte sich jedoch bald, dass dieses Capital zu klein sei, weshalb man genöthigt war, unter sehr ungünstigen Bedingungen gegen Ausgabe von Prioritätsobligationen eine Geldanleihe zu machen, wodurch die Interessen der ursprünglichen Theilhaber sehr gefährdet wurden.

Vorläufig ist auf diesen Bahnen nur ein einfaches Geleise gelegt, da ein doppeltes für den Anfang nicht nöthig erachtet wurde.

Die niederländische Regierung hat die Absicht, das Eisenbahnnetz auf Java bedeutend auszubreiten, und zwar mit Hilfe von Actiengesellschaften, welchen eine Zinsengarantie für die Anlagecapitalien gewährt würde.

Auch auf der Insel Sumatra soll probeweise eine kurze Bahnstrecke angelegt werden, in der Absicht, durch dieselbe den Betrieb der dortigen Kohlengruben zu ermöglichen.

Durch die vorzüglicheren Strassen der Hauptstadt Batavia ist vor einigen Jahren eine Pferdebahn mit doppeltem Geleise angelegt worden. Dieselbe ist im Ganzen 12 Kilometer lang. Das Fahrgeld beträgt für die ersten 8 Kilometer 10 Cents und für die folgenden 4 Kilometer ebenfalls 10 Cents pr. Person. Dieses bequeme Transportmittel wird sehr viel benützt.

Einige Zuckerfabriken transportiren das Zuckerrohr mittels mobiler Tramways, auf welchen die Waggonn durch Büffel gezogen werden.

Zur Fortschaffung von Gütern und Personen wird ausser den erwähnten Tramways auch die Post, sowie durch Pferde oder Büffel gezogene Karren benützt; die Fuhrleute sind sämmtlich Eingeborene.

Diese Karren verkehren überall auf den Haupt- und Nebenchausséen, ohne dafür irgend eine Abgabe zu entrichten; dieselben bilden auch auf diese Weise das grosse

Verbindungsglied zwischen dem Producenten und Consumenten, dem Innern und der Küste.

Seit ungefähr 20 Jahren sind die wichtigsten Küstenplätze im ganzen Archipel durch eine regelmässige Dampfschiffahrt mit der Hauptstadt Batavia verbunden. Gegenwärtig versieht die niederländisch-indische Dampfschiffahrts-Gesellschaft diesen Dienst gegen eine Subvention von Seiten des Staates. Der betreffende Vertrag wurde 1865 auf 10 Jahre abgeschlossen, läuft also in 1875 ab.

Die Gesellschaft hat 16 Dampfer von 200—1500 Tonnen in der Fahrt. Sie besorgt den Transport der Regierungsbeamten gegen tarifmässig festgesetzte Frachten, welche zu Lasten des Staates kommen. Ausserdem muss dieselbe die Postpakete zwischen den verschiedenen Küstenplätzen befördern.

Im Jahre 1871 haben diese Dampfer 256.871 englische Meilen zurückgelegt, wovon 190.962 Meilen unter die Regierungscontracte fallen, während die übrigen 65.909 Meilen ganz für eigene Rechnung der Gesellschaft durchfahren wurden. Unter den im selben Jahre beförderten 54.219 Personen befanden sich 32.293 Gouvernement- und 21.926 Privatpassagiere.

Die Regierungssubsidie hinzugerechnet, betrug die Einnahme der Gesellschaft beinahe 3 Mill. Gulden. Der Dienst wurde zur allgemeinen Zufriedenheit des Publicums und der Regierung verrichtet.

Beinahe jede Woche kommen Dampfer, welche zwischen Batavia und Singapore verkehren, um den Transport der Postfelleisen zwischen Europa und Java zu besorgen, in Batavia an oder gehen von da ab.

Zweimal im Monat wird dieser Dienst in Folge einer mit der Regierung abgeschlossenen Uebereinkunft durch die Dampfer der niederländisch-indischen Gesellschaft und zweimal durch die Dampfer der französischen Messageries maritimes verrichtet.

Ein mit diesen Dampfern versendeter Brief ist zwischen Europa und Java ungefähr einen Monat unterwegs und das Porto hierfür beträgt 60 Cents.

Auf diese Weise ist der indische Archipel nicht nur mit British-Indien, Europa, Amerika und Australien, sondern auch mit China und Japan durch eine regelmässige Dampfschiffahrt verbunden, was dem Handelsverkehr sehr zu Statten kommt.

Im Laufe des Jahrs 1873 sollte zwischen Java und Australien eine directe Schiffahrt durch Dampfer eröffnet werden, welche alle 2½ Monate abgehen. Die Regierung hatte schon lange die Absicht, dieses für beide Länder so wichtige Communicationsmittel in's Leben zu rufen und zu diesem Zwecke eine Subsidie von 100.000 fl. bewilligt.

Im Jahre 1871 wurde in Holland eine Aetiengesellschaft gegründet, mit dem Zwecke, zwischen Java und Holland durch den Suezcanal eine directe Dampfschiffahrt zu eröffnen.

Für Rechnung dieser Gesellschaft wurden 4 grosse Dampfer gebaut; im Anfange hatte dieselbe jedoch mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen, nicht nur durch das Verbrennen ihres ersten Dampfers auf seiner ersten Ausreise, sondern auch durch wiederholtes Brechen der Schrauben an einigen andern ihrer Dampfer.

Letzterer Zeit trat jedoch eine bedeutende Verbesserung ein, so dass das durch die früheren Unglücksfälle gegen die Dampfer der Gesellschaft entstandene Vorurtheil nach und nach gänzlich gewichen ist. Die Dampfer fahren jetzt regelmässig und haben stets volle Ladungen und viele Passagiere.

Der Verkehr um das Vorgebirge der guten Hoffnung wird ausschliesslich durch Segelschiffe unterhalten, welche die Waarenladungen nach Indien bringen und von dort mit Producten zurückkehren.

In frühern Jahren waren Reisende, die sich nach Java begaben und von dort zurückreisten, nur auf diesen Weg angewiesen. Seit dem Jahre 1845 dagegen, wo die Ueberlandpost zum ersten Mal eine bessere Gelegenheit darbot, wird von Dampfern via Suezcanal sehr viel, und von Segelschiffen um das Vorgebirge der guten Hoffnung nur noch selten Gebrauch gemacht.

Seit ungefähr 20 Jahren sind die Hauptorte und einige kleinere Plätze Java's durch vom Staate angelegte und betriebene Telegraphenlinien mit einander verbunden.

Im Jahre 1872 wurden diese Linien auch nach den wichtigsten Orten der Insel Sumatra geleitet, während kurze Zeit vorher Java durch ein unterseeisches Kabel mit Singapore und dadurch zugleich mit dem grossen europäischen, britisch-indischen und amerikanischen Telegraphennetze in Verbindung gebracht worden war.

Im vorigen Jahre wurde ferner auch die Verbindung zwischen Banjoewangi, der äussersten Ostspitze Java's, und Australien zu Stande gebracht.

Die Telegramme, welche zwischen Australien und Europa verkehren, werden durch die Regierungstelegraphen über Java verschickt.

Im Jahre 1871 betrug die Anzahl binnenländischer Telegramme, auf einfache Depeschen von 10 Worten reducirt, 376.749, darunter 43.108 Diensttelegramme für Rechnung der Regierung.

Die ausländische Telegraphencorrespondenz, ebenfalls zu einfachen Depeschen von 10 Worten reducirt, betrug 17.654.

Die Beförderungsgebühr der binnenländischen Telegramme ist sehr niedrig. Europäer, Chinesen und Eingeborene bedienen sich sehr gern dieses bequemen Verkehrsmittels.

Verschiedene Inseln des Archipels besitzen vorzügliche, durch die Natur gebildete und zur Aufnahme von ganzen Flotten geeignete Häfen. Zu bedauern ist jedoch, dass dieselben sich nicht an jenen Küstenpunkten befinden, wo sie im Hinblick auf den Handelsverkehr und die Bevölkerung am nöthigsten wären.

So besitzt z. B. die Südküste von Java drei gut abgeschlossene und durch die Natur gebildete Häfen, die Bevölkerung ist aber am ganzen südlichen Strande viel weniger zahlreich als an der Nordküste, wo der grosse Verkehr, durch Handel und Schifffahrt in's Leben gerufen, geräumige und gute Häfen entbehren muss.

Die Hauptstadt Batavia hat eine gute Rhede, welche durch einen gemauerten Hafencanal mit der Stadt verbunden ist und durch verschiedene Inseln beschützt wird. In den Monaten December bis März, zur Zeit des Westmonsoon, weht aber sowohl auf dem Wachtschiffe als am Lande nur zu oft die blaue Flagge zum Zeichen, dass der Verkehr auf der Rhede gefährlich und gestört ist, weshalb dann das Beladen und Löschen der Schiffe nicht vor sich gehen kann.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass Dampfboote, welche natürlich stets im Stande sein müssen, ihre Ladungen mit der grössten Geschwindigkeit zu löschen oder einzunehmen, für eine solche Rhede keine Vorliebe haben können.

Mit Rücksicht auf die stets zunehmende Dampfschifffahrt wird seit einigen Jahren der Plan besprochen, bei der Hauptstadt Indiens einen geräumigen Kunsthafen anzulegen. Die Regierung hat in der Ueberzeugung, dass hier ein wirkliches Bedürfniss für Handel und Schifffahrt vorhanden ist, eine aus Beamten, Ingenieuren, Kaufleuten und Nautikern zusammengesetzte Commission bestellt, um diesen Gegenstand gründlich zu untersuchen und baldmöglichst die nöthigen Entwürfe und Kostenberechnungen vorzulegen.

Die Rhede von Cheribon ist namentlich während des Westmonsoon weit weniger gefährlich. Pekalongan liegt ohne allen Schutz an der offenen See, so dass zur Zeit jenes Passatwindes die Verbindung mit dem Lande und der Rhede oft Tage lang gestört ist.

Dasselbe ist auch der Fall mit dem weiter östlich gelegenen Samarang, dem Hauptorte von Mittel-Java und der zweitwichtigsten Handelstadt. Mit Rücksicht auf diese Wichtigkeit ist der Zustand der Rhede dort weit schlimmer als irgendwo anders.

Wohl hat man steinerne Hafenwehrdämme hergestellt, um die Verbindung mit der Rhede weniger gefährlich zu machen; es zeigt sich jedoch mehr und mehr, dass dieselben nicht genügen und weiter in die See hinaus gebaut werden müssen. Die nöthigen Vorschläge hierzu liegen bereits der Regierung vor.

Soerabaya, der Hauptort des östlichen Theils der Insel Java, liegt günstiger für die Seefahrt, da es durch die gegenüber befindliche Insel Madura geschützt wird. Es hat jedoch wieder den Nachtheil, dass man durch den westlichen Seestrich nur mit Schiffen von geringem Tiefgange die dortige Rhede erreichen kann.

Grössere Schiffe, welche z. B. von Batavia aus nach Soerabaya segeln wollen, müssen nördlich um die Insel Madura fahren und können dann bei einem Tiefgange von 60—66 Decimeter durch den östlichen Seestrich auf der Rhede vor Anker kommen.

Paseroean, Probolingó und Bezoekie, östlich von Soerabaya, werden wohl durch die gegenüberliegende Insel Madura geschützt, aber auch auf diesen Rheden ist die Communication mit dem Lande bei herrschendem Westmonsoon sehr oft gestört.

Der grosse Uebelstand, an welchem die meisten Handelsstädte an der Nordküste Java's leiden, ist, dass sie fast alle an Flüssen liegen, deren Mündungen durch das während der Regenzeit (von December bis März) von den Bergen herabströmende und reichlich mit Erde und Schlamm gesättigte Wasser versanden.

Diesem Uebelstande kann nur durch das Erbauen von Kunsthäfen und Hafenwehrdämmen abgeholfen werden, wobei dann noch für fortwährendes Austiefen zu sorgen sein würde; doch stösst man hierbei wieder auf ein anderes Uebel, welches in der fortwährenden Anschwellung der Nordküste liegt.

An der Südküste findet man, wie schon erwähnt, durch die Natur gebildete Häfen, nämlich: Pangoel, Fjilatjap und die Wynkoops-baai; solange jedoch die Bevölkerung sich von der Nordküste und dem Innern nicht mehr nach der Südküste hin ausbreitet, werden die eben genannten Häfen dem Handel und der Schifffahrt von wenig oder gar keinem Nutzen sein können.

Die Rhede von Padang macht im Allgemeinen, was Sicherheit betrifft, keine günstige Ausnahme von den Rheden an der nördlichen Küste von Java. In Makassar liegen die Schiffe ziemlich sicher.

Amboina, Banda, Fernate und Fimor sind in dieser Hinsicht besser von der Natur bedacht, haben jedoch als Handelsplätze nur eine geringe Bedeutung.

Anjer, welches an der Sundastrasse liegt und von zahlreichen fremden Schiffen besucht wird, bietet eine sehr gute Gelegenheit zum Einnehmen von Proviant und ausgezeichnetem Trinkwasser.

Alle diese und noch verschiedene andere Häfen sind für Schiffe aller Nationen, welche mit Holland in freundschaftlichen Beziehungen stehen, zugänglich.

Soerabaya und die Insel Onrusto in der Nähe von Batavia besitzen Docks und Werften zur Erbauung und Reparatur von Schiffen.

Diese wichtigen Etablissements sind Eigenthum der Regierung und in erster Linie für Schiffe des Staates bestimmt. Nur dann, wenn Kauffahrer nirgendwo anders zurecht kommen können, wird denselben auf den Regierungswerften die Möglichkeit geboten, die nöthigen Reparaturen zu bewerkstelligen. In Soerabaya, wo sich die Privatindustrie am meisten entwickelt hat, findet man unter allen Häfen des Archipels die beste Gelegenheit zum Repariren havarirter Schiffe, doch auch da nur auf sog. Kiellichern und in einem kleinen Dock, welches für grosse Schiffe keinen genügenden Raum bietet.

Das Bedürfniss eines grossen Privatdocks wurde vor einigen Jahren so allgemein anerkannt, dass sich eine Actiengesellschaft bildete, welche ein grosses eisernes Dock aus Europa kommen liess; unglücklicher Weise jedoch war dieses Dock kaum ineinander gesetzt, als es auch schon auf der Rhede von Soerabaya in die Tiefe versank.

Dieses schlimme Resultat schreckte seitdem Jedermann ab, sich an einem so wünschenswerthen und nützlichen Unternehmen ferner zu betheiligen.

Wohl wurde in Holland im Jahre 1872 ernstlich versucht, eine neue Gesellschaft zu gründen, mit der Absicht, zwei Docks zu bauen, eines für Batavia und eines für Soerabaya, die Bethciligung war jedoch nicht gross genug, um diese Gesellschaft in's Leben rufen zu können.

Deshalb müssen sich havarirte Schiffe, da sie auf der Insel Java nicht reparirt werden können, nach Singapore begeben, welches durch seine Lage auf der Route nach Japan und China, den niederländischen Besitzungen und British-Indien der Mittelpunkt eines sehr lebhaften Schiffverkehrs geworden ist. Durch die besonders günstige Beschaffenheit seines Strandes bietet dieser Punkt eine sehr vortheilhafte Gelegenheit zur Erbauung mehrerer grosser Trockendocks.

Der Personenverkehr zwischen den Küstenplätzen und ihren Rheden wird hier und dort durch kleine Dampfer, meistens jedoch durch sog. Fambangans (mit 4 Eingeborenen bemannte Ruderboote) unterhalten. Der Transport von Handelswaren geschieht durch Leichter (Praauwen), welche Fahrzeuge in der Grösse von 5—40 Koyangs, gut geschlossen, mit einem grossen Segel versehen und mit 4—8 Köpfen bemannt sind. Die Transportkosten für Reisende und Güter sind im Allgemeinen niedrig.

Die Fortschritte, welche in der Küstenbeleuchtung während der letzten Jahre gemacht wurden, sind sehr gross, da die Regierung es sich ernstlich angelegen sein liess, dieses dringende Bedürfniss der Schifffahrt in ausreichendem Masse zu befriedigen. Derzeit giebt es 26 Küstenlichter und die Herstellung neuer Leuchthürme wird planmässig fortgesetzt.

Auch dafür, das Bekanntwerden der Fahrwasser des indischen Archipels zu vermehren, entwickelt die Regierung ein anerkennungswürdiges Streben.

Ein speciell hierfür bestimmter hydrographischer und geographischer Dienst wurde mit allem Nöthigen ausgerüstet, um diesen grossartigen Zweck zu erreichen, während die Officiere der kgl. Kriegsschiffe fortwährend diejenigen Fahrwasser untersuchen, welche nur wenig bekannt und auf der Karte unvollständig verzeichnet sind.

Die bis jetzt durch diese vereinigten Kräfte erzielten Resultate erscheinen als sehr wichtig und sind in den vielen Beschreibungen und Aufnahmen, welche das Marine-Ministerium veröffentlicht, zu finden.

Die Hafen- und Ankergelder betragen für Schiffe aller Nationen $\frac{1}{2}$ fl. per gemessene Last von 2 Tonnem. Davon befreit sind: Schiffe in Noth; Schiffe, welche zum Einnehmen von Trinkwasser und Lebensmitteln oder wegen ärztlicher Hilfe in einen Hafen einlaufen; nicht Handel treibende Schiffe; Postdampfer.

Ein regelmässiger Lootsendienst ist seitens der Regierung für die Balie- und Madura-Strasse, sowie für Fjilatjap auf der Südküste der Insel Java organisirt.

Jeder Capitän muss sich bei seiner Ankunft am Wachtschiffe, bei dem Hafenmeister und dem Zolldepartement melden.

Für den Fall, dass ein Schiff von einem Orte kommt, wo eine ansteckende Krankheit herrscht, oder dass eine solche Krankheit während der Reise an Bord seines Fahrzeuges ausgebrochen sein sollte, muss eine gelbe Flagge am Vordermaste geführt werden.

Aller Verkehr mit einem solchen Schiffe ist unter schwerer Geldbusse verboten, bis der Arzt, der sich an Bord desselben zu begeben hat, dieses Verbot wieder aufhebt.

Capitäne, welche Petroleum oder andere leicht entzündbare Oele als Ladung an Bord haben, müssen dies bei ihrer Ankunft auf der Rhede oder im Hafen in dem auf dem Wachtschiffe abzugebenden Schiffsbriefe ausdrücklich erwähnen, widrigenfalls über sie eine Geldstrafe von 100—500 fl. verhängt wird.

Die Schiffspapiere müssen bei dem betreffenden Consul deponirt werden, wo sie bis zum Tage der Abreise verbleiben. Von dieser letzteren ist dem Hafenmeister rechtzeitig Mittheilung zu machen.

Sowohl auf Segel- als Dampfschiffen, welche in Flüssen oder Fahrwassern vor Anker liegen, muss von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein helles Licht in einer mit weissem Glase versehenen Laterne an einer Stelle angebracht werden, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 6 Ellen über dem Schiffsbord, so dass das Licht bis auf $\frac{1}{4}$ deutsche Meile Entfernung überallhin sichtbar ist.

(Fortsetzung folgt.)

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem über sein Ansuchen in den bleibenden Rubestand versetzten, bei dem k. und k. Generalconsulate in Warschau bisher verwendeten k. und k. Viceconsul Anton Niedzielski in Anerkennung seiner langjährigen, treuen und erspriesslichen Dienstleistung das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 5. November 1873.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den bei dem k. und k. Generalconsulate in London verwendeten Titular-Viceconsul Franz Stockinger und den dem k. und k. Generalconsulate in Serajevo zur Dienstleistung zugewiesenen Consularleuten Heinrich Holzinger, beide zu Viceconsuln allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 10. November 1873.)

-- Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Generalconsul in Rio de Janeiro Karl Wilhelm Gross das Komthurkreuz des Franz Joseph-Ordens mit dem Sterne allergnädigst zu verleihen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 18. November 1873.)

— Der für die Küste von Dorsetshire mit dem Sitze in Weymouth neu ernannte k. und k. Honorar-Viceconsul Richard Nikolaus Howard hat das Exequatur der k. britischen Regierung erhalten und seine Consularfunctionen bereits angetreten.

— Der k. und k. Titularconsul Georg Sava, Leiter der k. und k. Consularagentie in Kephalonien, hat einen dreimonatlichen Urlaub angetreten und wird während der Zeit seiner Abwesenheit durch Herrn Basilius Sava im Amte vertreten.

— Für die Dauer der Abwesenheit des k. und k. Consuls Heinrich Reinhold in Calcutta wurde Herr Gustav Diefenbach zum Gerenten des dortigen Amtes bestellt.

— Vom Urlaube auf ihren Dienstposten zurückgekehrt sind: der k. und k. Generalconsul Dr. Karl Ritter v. Seherzer in Smyrna, der k. und k. Generalconsul Franz Ritter v. Sorotić in Genua, und der k. und k. Consul Adolf Bader in New-Orleans.





